DIE STÄDTE DES WARTHELANDES.

I. TEIL.

EIN BEITRAG ZUR SIEDLUNGSKUNDE UND ZUR LANDESKUNDE DER PROVINZ POSEN.

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE DER HOHEN PHILOSOPHISCHEN FAKULTÄT DER UNIVERSITÄT LEIPZIG

VORGELEGT VON

OTTO DALCHOW.

ACAD. LUGDUNAT. BIBL.

BORNA-LEIPZIG
BUCHDRUCKEREI ROBERT NOSKE
1910.

Angenommen von der philosophisch-historischen Sektion auf Grund der Gutachten der Herren

Partsch und Lamprecht.

Leipzig, den 17. Dezember 1909.

Der Procancellar
K. Rohn.

HERRN GEHEIMEN REGIERUNGSRAT
PROFESSOR DR. JOSEPH PARTSCH
IN DANKBARKEIT GEWIDMET.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546804_0007

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung: Die geographischen Grundzüge des Warthelandes.

Stellung des Warthelandes innerhalb der Norddeutschen Tiefebene. — Die Täler und ihre Gewässer. — Natürliche Grenzen. — Charakter der großen Täler (zwei Haupt- und drei Verbindungstäler). — Die Diluvialplatten 1

Erstes Kapitel.

Das statistische Bild der Städte in der Gegenwart.

Große Zahl der Städte. — Ihre geringe Bedeutung. — Fehlen der natürlichen Grundlage bei vielen. — Geschichte der Entstehung der Städte. — Der Stadtplan. — Stadt und Dorf. — Geographische Einteilung der Städte. — Die geographische Auslese. 13

Die geographischen Bedingungen der Städteentwicklung.

Zweites Kapitel.

Der Einfluß der Täler und ihrer Gewässer auf die Entstehung und Entwicklung der Städte.

A. Die Bedeutung der Täler und Gewässer
I. für die Sicherheit (Schutzlage)
II. für die Ernährung (Seenstädte)
III. für den Verkehr (Brückenorte) 27
B. Die einzelnen Flüsse und ihre Täler
I. Die Warthe: Wasserführung. — Wechsel der Wasserstände. — Hochfluten. — Frostschluß. — Schiffbarkeit. — Schiffart . 39
II. Die Warthestädte.
1. Posen: Das Talkreuz bei Posen. — Die alte slavische Siedlung. — Die beiden deutschen Kolonialstädte. — Die Blütezeit im Mittelalter. — Räumliches Wachstum. — Niedergang im 17. und 18. Jahrhundert. — Posen unter preußischer Herrschaft. — Die Entwicklung zur Großstadt. — Posen als Festung 49
2. Die Warthestädte oberhalb Posens: Neustadt a. W. — Schrimm 59
3. Die Warthestädte unterhalb Posens: Obornik. — Schwerin. — Birnbaum. — Wronke. — Obersitzko. — Zirke. — Stobnitza und Neubrück 61

III. Die Netze nebst Bromberger Kanal, Brahe und Weichsel.
1. Die obere Netze und ihre Städte: Kruschwitz. — Pakosch. 65
2. Der Bromberger Kanal und die Netze nebst Drage und Küddow 69
3. Die Brahe und Weichsel: Schulitz. — Fordon . . . 71
4. Bromberg: Die Grenzburgen an der Netze. — Bydgoszcz. Die deutsche Kolonialstadt. — Bromberg und Thorn. — Brombergs Blütezeit. — Der Niedergang. — Das neue Bromberg 72
5. Die übrigen Städte im nördlichen Haupttal: Nakel. — Samotschin, Kolmar, Friedheim. — Usch. — Czarnikau. — Filehne 78
IV. Die Obra: die Obere Obra. — Das Große Obrabruch. — Die Nördliche Obra 82
V. Die Obrastädte: Kriewen, Kosten, Jaratschewo. — Moschin. — Wielichowo, Priment, Kiebel, Kopnitz. — Bentschen. — Meseritz. — Tirschtiegel, Blesen. — Bomst, Brätz 87

Drittes Kapitel.

Der Einfluß der alten Handelsstraßen auf die Entwicklung der Städte.

I. Der Verlauf der Straßen.
1. Die alten Straßen bis etwa 1390: Guben—Thorn, Thorn bis Breslau, Posen—Breslau, Straßen von Gnesen aus, Straßen nach Pommern 95
2. Die jüngeren Straßen: Posen—Breslau, Posen—Glogau, Straßen von Preußen nach Schlesien, Posen—Peisern, Posen—Wronke—Driesen, Grenzzollstätten, Niederlagen und Straßenzwang, Handelsbeschränkungen 101
II. Die Einwirkung der Straßen.
1. Die posnischen Städte im Jahre 1458 107
2. Die Städte an der Straße Guben—Thorn: Grätz. — Opalenitza. — Buk. — Pudewitz. — Gnesen. — Tremessen. — Wilatowen, Blütenau. — Strelno. — Hohensalza. — Argenau 108
3. Die wichtigsten Städte an den übrigen Straßen: Koschmin, Gostyn, Fraustadt, Schroda, Wreschen, Rogasen, Znin. — Ihre heutige Verkehrslage 116

Literaturverzeichnis.

1. Die Befestigung und Verteidigung der deutsch-russischen Grenze. Von einem deutschen Offizier. Berlin 1901.
2. **Beheim-Schwarzbach, Max,** Geschichte der Stadt Filehne und ihres Gebietes. Z. XI. 1896.
3. **Behrend, G.,** und **Keilhack, K.,** Endmoränen in der Provinz Posen. Jb. der Kgl. Preuß. Geol. Landesanstalt für 1894. Berlin 1895.
4. **Bücher, K.,** Die Entstehung der Volkswirtschaft, Vorträge und Versuche. 4. Aufl. Tübingen 1904.
5. **Caro, Jakob,** Geschichte Polens. Teil II. Gotha 1863.
6. Codex diplomaticus Majoris Poloniae (= C. d.) ed. cura Societatis Literariae Poznaniensis. tom. I—IV. Poznaniae 1877—1881. tom. V. 1908.
7. Codex diplomaticus Poloniae (= C. d. P.) ed. L. Rzyszczewski et A. Muczkowski. 4 Bde. Warschau 1847—1858.
8. Codex diplomaticus Prussicus. Urkundensammlung zur älteren Geschichte Preußens, herausgegeben von Johannes Voigt. 6 Bde. Königsberg 1836 bis 1861. (= C. d. Pr.)
9. **Deecke, W.,** Die Beziehungen der vorpommerschen Städte zur Topographie und Geologie ihrer Umgebung. 9. Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft zu Greifswald, herausgegeben von Rudolf Credner. Greifswald 1905.
10. Die historische Entwicklung des deutschen und deutsch-österreichischen Eisenbahnnetzes vom Jahre 1838—1881. Tabellen, Darstellungen und Atlas. Ergänzungsheft XII zur Zeitschrift: Preußische Statistik. Berlin 1882, 1883.
11. Die preußischen Eisenbahnen 1883—1885, mit 3 Karten. Z. des Preußischen Statistischen Bureaus. 1886.
12. Die preußischen Eisenbahnen in den Jahren 1886—1893, von E. Kühn. Ergänzungsheft XVIII (s. Nr. 10).
13. **Fritz, Joh.,** Deutsche Stadtanlagen. Programm. Straßburg i. E. 1894.
14. Führer durch die Stadt Bromberg mit Straßenplan und Straßenverzeichnis. Bromberg 1905.
15. **Gaebel,** Über die Gründung und Verfassung der Stadt Meseritz. Ein Beitrag zur Geschichte des polnischen Städtewesens. Programm. Meseritz 1840, gedruckt Posen 1840.

16. **Garbe, H.,** Der Bromberger Kanal. Bromberg 1874.
17. Gemeindelexikon für des Königreich Preußen, bearbeitet vom Kgl. Statistischen Bureau. Bd. V: Provinz Posen. Berlin 1888.
18. **Giersberg, O. G.,** Die Bedeutung der Wasserstraßen im östlichen Deutschland für den Transport landwirtschaftlicher Massengüter. Schriften des Vereins für Sozialpolitik. C.: Die Schiffahrt der deutschen Ströme. Bd. 1. Leipzig 1903.
19. **Girard, H.,** Die norddeutsche Ebene, insbesondere zwischen Elbe und Weichsel. Geologisch dargestellt. Berlin 1855.
20. **Grünhagen,** Colmar. Geschichte Schlesiens. 2 Bde. Gotha 1884—1886.
21. **Hahn, F. G.,** Die Städte der norddeutschen Tiefebene in ihrer Beziehung zur Bodengestaltung. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. Bd. 1. Stuttgart 1886.
22. **(Hampke),** Posens Handel und Industrie und die Posener Handelskammer 1851—1901. Festschrift der Handelskammer zu Posen. 1901.
23. **Hellmann, Gustav, 1,** Regenkarte der Provinzen Westpreußen und Posen. Mit erläuterndem Text und Tabellen. Berlin 1900.
24. **Hellmann 2,** Die Niederschläge in den norddeutschen Stromgebieten. 3 Bde. Berlin 1906.
25. **Herzog, Adolph,** Die Entwicklung der gewerblichen Verhältnisse im Regierungsbezirk Posen seit dem Jahre 1815. Posen 1867.
26. **Hettner, Alfred,** Die Lage der menschlichen Ansiedlungen. Geographische Zeitschrift I. 1895.
27. **Hirsch, Theodor,** Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens. Leipzig 1858.
28. **Hockenbeck, Heinrich,** Beiträge zur Geschichte des Klosters und der Stadt Wongrowitz. Programme Wongrowitz, gedruckt Leipzig 1879, 1880, 1883.
29. **Hoffmann, E.,** Hundertjährige Arbeit auf Gebieten des Verkehrswesens in der deutschen Ostmark. Z. 5. 1890.
30. **Höhlbaum, Konstantin,** Hansisches Urkundenbuch, herausgegeben vom Verein für Hansische Geschichte, bearbeitet von ——. Bd. III. Halle 1882—1886.
31. **Höhnemann, Eugen,** Landeskunde der Neumark. Schriften des Vereins für die Geschichte der Neumark. Heft 6. Landsberg a. W. 1897.
32. **v. Holsche, A. C.,** Geographie und Statistik von West-, Süd- und Neu-Ostpreußen. 3 Bde. Berlin 1800—1804.
33. Inventarium omnium et singulorum privilegiorum etc. quaecunque in archivo regni in arce Cracoviensi continentur. Paris 1862.
34. **Jaffé, Moritz,** Die Stadt Posen unter preußischer Herrschaft. Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Bd. 119. Teil 2. Leipzig 1909.
35. **Kantecki, Maximilian,** Schrimm im Mittelalter. Programm. Schrimm 1886.
36. **Keilhack, K., 1,** Die Oberflächenformen des norddeutschen Flachlandes und ihre Entstehung. Geographische Zeitschrift IV. 1908.
37. **Keilhack 2,** Die Stillstandslagen des letzten Inlandeises und die hydrographische Entwicklung des pommerschen Küstengebietes. Jahrbuch der Kgl. Preuß. Geolog. Landesanstalt und Bergakademie zu Berlin für das Jahr 1898. Berlin 1899.
38. **Keilhack 3,** Tal- und Seebildung im Gebiet des Baltischen Höhenrückens. Verh. der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. Bd. 26. 1899.
39. **Keilhack 4,** Geologisch-morphologische Übersichtskarte der Provinz Pommern. 1 : 500000. Berlin 1901.
40. **Kempf, Fritz,** Kruschwitz am polnischen Meere, die alte Piastenstadt. P.L. I. 1906/07.

41. **Klemm, J.,** Kurzgefaßte Geschichte der Stadt Czarnikau. Czarnikau 1893.
42. **Klöden, K. F.,** Beiträge zur Geschichte des Oderhandels. 1.—7. Stück: Frankfurt a. O., 8. Stück: Stettin. Programme der Gewerbeschule zu Berlin 1845—1851.
43. **Kohte, J., 1,** Verzeichnis der Kunstdenkmäler der Provinz Posen. Im Auftrage des Provinzialverbandes bearbeitet von —. Bd. I Berlin 1898, Bd. II, III 1896, Bd. IV 1897.
44. **Kohte 2,** Der mittelalterliche Stadtplan von Gnesen. H.M. IV. 1903.
45. **Kremmer, Martin, 1,** Vom Werdegange unserer Provinzialhauptstadt Posen. P.L. II. 1907.
46. **Kremmer 2,** Alt-Bromberg. P.L. II. 1907.
47. **Kremmer 3,** Die Städte auf der Koschminer Hochfläche. P.L. III. 1908.
48. **Krug, Leopold,** Betrachtungen über den Nationalreichtum des preußischen Staates und über den Wohlstand seiner Bewohner. 2 Bde. Berlin 1805.
49. **Kühnast, L.,** Historische Nachrichten über die Stadt Bromberg. Bromberg 1837.
50. **Kurth, Otto,** Die Bedeutung des Wassernetzes der Provinz Posen für die Entwicklung ihres Verkehrs. Programm. Lissa i. P. 1900.
51. **Lamprecht, Karl,** Deutsche Geschichte. Bd. II u. III.
52. **Lehmann, F. W. Paul,** Wanderungen und Studien in Deutschlands größtem binnenländischen Dünengebiet. 10. Jahresbericht usw. (s. Nr. 9). Greifswald 1907.
53. **v. Lekszycki, J.,** Die ältesten großpolnischen Grodbücher. 2 Bde. Leipzig 1887—1889. Publikationen aus den Kgl. Preuß. Staatsarchiven Nr. 31 u. 38.
54. **Lissauer, A.,** Die prähistorischen Denkmäler der Provinz Westpreußen und der angrenzenden Gebiete. Leipzig 1887.
55. **Lukaszewicz, Joseph,** Historisch-statistisches Bild der Stadt Posen (968—1793). Aus dem Polnischen übersetzt von L. Könige im Jahre 1846, revidiert und berichtigt von Prof. Dr. Tiesler. 2 Bde. Posen 1878.
56. **Maas, G., 1,** Über Talbildungen in der Gegend von Posen. Jahrbuch usw. (s. Nr. 37) für 1898. Berlin 1899.
57. **Maas 2,** Über Endmoränen in Westpreußen und angrenzenden Gebieten. Jahrbuch für 1900. Berlin 1901.
58. **Manke, A., 1,** Der Mäuseturm bei Kruschwitz. P.L. II. 1907.
59. **Manke 2,** Der Mäuseturm bei Kruschwitz und der Goplosee. Lissa i. P. 1907.
60. **Moritz, Hugo,** Geschichte Fraustadts im Mittelalter. Z. 19. 1904.
61. Der Oderstrom, sein Stromgebiet und seine wichtigsten Nebenflüsse, herausgegeben vom Bureau des Ausschusses zur Untersuchung der Wasserverhältnisse in den der Überschwemmungsgefahr besonders ausgesetzten Flußgebieten. 3 Bde. 1 Bd. Tabellen, 1 Atlas. Berlin 1896.
62. **Osterreich, Hermann,** Die Handelsbeziehungen Thorns zu Polen von der Gründung der Stadt bis zum Ende des 16. Jahrhunderts (1232—1577). Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins zu Danzig. Heft 28 und 33. Danzig 1890—1894.
63. **Partsch, Joseph, 1,** Schlesien. Eine Landeskunde für das deutsche Volk auf wissenschaftlicher Grundlage. Bd. 1. Breslau 1896.
64. **Partsch 2,** Mitteleuropa. Gotha 1904.
65. **Penck, Albrecht,** Das Deutsche Reich. Länderkunde des Erdteils Europa, herausgegeben von Kirchhoff. I, 1. Leipzig und Prag 1887.
66. **Pietrkowski, Edmund,** Die Geschichte der Tuchmacherei in Schönlanke. Z. 12. 1897.

67. **Pietsch, Paul,** Beiträge zur Geschichte der Stadt Kempen in Posen. Programme. Kempen i. P. 1891, 1893, 1894, 1896.
68. **Priske, Max,** Vom Bromberger Kanal. P.L. I. 1906/07.
69. **Prümers, Rodgero, 1,** Das Jahr 1793, herausgegeben von —. Sonderveröffentlichungen der Historischen Gesellschaft für die Provinz Posen Nr. III. Posen 1895.
70. **Prümers 2,** Der große Brand von Posen am 15. April 1803. Z. 19. 1904.
71. **Prümers 3,** Die Fischereigerechtigkeit der Stadt Rogasen. Z. 8. 1893.
72. **Raczynski, Eduard, 1,** Codex diplomaticus Majoris Poloniae (1136—1597). Posen 1840.
73. **Raczynski 2,** Wspomnienia Wielkopolski. 2 Bde. Posen 1842.
74. **Ratzel, Friedrich,** Anthropogeographie. 2 Bde. Leipzig 1890/91.
75. **Rauers, F.,** Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Versuch einer quellenmäßigen Übersichtskarte. Perterm. Mitt. Bd. 52. 1906.
76. **v. Raumer, Georg Wilhelm,** Die Neumark Brandenburg im Jahre 1337 oder Markgraf Ludwigs des Älteren Neumärkisches Landbuch aus dieser Zeit, herausgegeben und erläutert von —. Berlin 1837.
77. **Rauprich, Max, 1,** Breslaus Handelslage am Ausgange des Mittelalters. Zeitschr. für Geschichte Schlesiens. XXVI. 1892.
78. **Rauprich 2,** Der Streit um die Breslauer Niederlage, ib. XXVII. 1893.
79. **Reindl, Josef,** Die Weininseln Nord- und Mitteldeutschlands. Mitt. d. Geogr. Gesellschaft in München I, 1. München 1904.
80. **Riedel,** Codex diplomaticus Brandenburgensis I, 23, III, 3. Berlin 1861/62.
81. **Roepell, Richard,** Geschichte Polens. 1. Teil. Hamburg 1840.
82. **Rogalla von Bieberstein, A.,** Die strategischen Verhältnisse Deutschlands Rußland gegenüber. Nord und Süd. Bd. 48. 1899.
83. **v. Rosenberg-Lipinsky,** Die Verbreitung der Braunkohlenformation in der Provinz Posen. Jahrbuch usw. (s. Nr. 35) für 1890. Berlin 1892.
84. **Rutsch,** Chronik und Beschreibung von Nakel. Nakel 1875.
85. Der Sachsenspiegel, herausgegeben von Jul. Weiske, neubearbeitet von R. Hildebrand. 7. Aufl. Leipzig 1895.
86. **v. Sadowski, J. N.,** Die Handelsstraßen der Griechen und Römer durch das Flußgebiet der Oder, Weichsel, des Dniepr und Niemen an die Gestade des baltischen Meeres. Aus dem Polnischen von A. Kohn. Jena 1877.
87. **Sarg, A.,** Materialien zu einer Geschichte der Stadt Meseritz. Programme Tremessen 1875, 1877, 1881/82.
88. **Sarmaticus,** Von der Weichsel zum Dniepr. Eine kriegsgeschichtliche und operative Studie. Hannover 1886.
89. **Schild, Friedrich,** Zwischen Warthe und Obra. Ein Beitrag zur Heimatskunde. Programm Meseritz 1906.
90. **Schlüter, Otto,** Die Siedlungen im nordöstlichen Thüringen. Berlin 1903.
91. **Schmidt, Erich, 1,** Geschichte des Deutschtums im Lande Posen unter polnischer Herrschaft. Bromberg 1904.
92. **Schmidt 2,** Aus Brombergs Vorzeit: I. Die Burg Bydgoszcz-Bromberg. In der Festgabe der Zeitung „Ostdeutsche Presse". Bromberg 1902.
93. **Schmidt 3,** Die Gründung der Stadt Bromberg. Jahrbuch 1896.
94. **Schmidt 4,** Der Stadtplan von Bromberg um 1600. Jahrbuch 1888.
95. **Schmidt 5,** Beiträge zur Geschichte Brombergs im 17. Jahrhundert. Jahrbuch 1888.
96. **Schmidt 6,** Zur Geschichte des Wartheverkehrs in polnischer Zeit. HM. 1. 1900.
97. **Schmidt 7,** Städtegründungen zur Zeit Kasimirs d. Gr. Z. 13. 1898.
98. **Schmidt 8,** Über den Heringshandel in Großpolen. H.M. 4. 1903.
99. **Schmidt, Erich,** Die Chronik des Bernhardinerklosters zu Bromberg. Programme. Bromberg 1900, 1901. (= B. C.)

100. **Schmoller, Gustav,** Die Handelssperre zwischen Brandenburg und Pommern im Jahre 1562. In der Zeitschrift für Preußische Geschichte und Landeskunde, herausgegeben von C. Rößler. 19. Jahrg. Berlin 1882.
101. **Schmoller 2,** Studien über die wirtschaftliche Politik Friedrichs des Großen und Preußens überhaupt von 1680—1786. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich. 8. Jahrg. Leipzig 1884.
102. **Schottmüller, Kurt,** Handel und Gewerbe im Regierungsbezirk Posen bis zum Jahre 1851. In der Festschrift usw. (s. Nr. 22).
103. **Schuchhardt, Carl,** Hof, Burg und Stadt bei Germanen und Griechen. Neue Jahrbücher für das klassische Altertum, Geschichte und deutsche Literatur und für Pädagogik, herausgegeben von Johann Ilberg und Bernhard Gerth. 11. Jahrg. 1908.
104. **Schulte, Wilhelm,** Die Schrodka. Ein Beitrag zur ältesten Geschichte der Stadt Posen. Z. 22. 1907.
105. **Schwarz, Fr.,** Ein Kostener Nachlaßinventar aus dem Jahre 1603. Z. 7. 1891.
106. **Seibt, Gustav,** Die Wartheschiffahrt. Schriften usw. (s. Nr. 18). Leipzig 1903.
107. **Solger, Fr.,** Fossile Dünenformen im norddeutschen Flachlande. Verhandlungen des 15. Deutschen Geographentages.
108. Städtebilder aus der Provinz Posen. Fbl. Jahrg. 1895—1899.
109. Statistische Beschreibungen der einzelnen Kreise der Provinz Posen von den betreffenden Landräten aus den 30er—70er Jahren des 19. Jahrhunderts.
110. Statistisches Jahrbuch für den Preußischen Staat. 5. Jahrg. 1907. Berlin 1908.
111. **Voigt, Paul,** Aus Lissas erster Blütezeit. 2. Aufl. Lissa i. P. 1906.
112. **Vosberg, Fritz,** Die Stadt Gnesen. Schriften d. Vereins f. Sozialpolitik. Bd. 109. 1. Teil. Leipzig 1909.
113. **Wahnschaffe, Felix, 1,** Die Ursachen der Oberflächengestaltung des norddeutschen Flachlandes. 2. Aufl. Stuttgart 1901.
114. **Wahnschaffe 2,** Über einen Grandrücken bei Lubasz. Jahrbuch usw. (s. Nr. 35) für 1890. Berlin 1892.
115. **Warschauer, Adolf, 1,** Die städtischen Archive in der Provinz Posen. Mitt. d. Kgl. Preuß. Archivverwaltung. Heft 5. Leipzig 1901.
116. **Warschauer 2,** Stadtbuch von Posen. Bd. 1. Sonderveröffentlichungen der Hist. Ges. f. d. Prov. Posen I. Posen 1892.
117. **Warschauer 3,** Städtewesen in: Das Jahr 1793 (s. Nr. 69).
118. **Warschauer 4,** Handel, Gewerbe und Verkehr. Ebenda.
119. **Warschauer 5,** Abriß der politischen und kulturgeschichtlichen Entwicklung der Provinz Posen. Kohte 1 Bd. 1 (s. Nr. 43).
120. **Warschauer 6,** Die Epochen der Posener Landesgeschichte. Z. 19. 1904.
121. **Warschauer 7,** Die mittelalterlichen Stadtbücher der Provinz Posen. Z. 11, 12. 1896, 1897.
122. **Warschauer 8,** Die Chronik der Stadtschreiber von Posen, herausgegeben von ———. Z. 2; 3. 1886, 1887.
123. **Warschauer 9,** Überblick über die Geschichte der Stadt Posen. Führer durch Posen. Posen 1888. Neudruck 1896.
124. **Warschauer 10,** Die Überschwemmungen der Stadt Posen in den früheren Jahrhunderten. Z. 5. 1890.
125. **Warschauer 11,** Das hundertjährige Jubiläum des Bestehens der Stadt Neutomischel. Z. 2. 1886.
126. **Warschauer 12,** Geschichte des Grätzer Bieres. Z. 8. 1893.

127. **Warschauer 13,** Geschichte der Stadt Mogilno. Z. 13. 1898.
128. **Warschauer 14,** Geschichte der Stadt Pakosch. Z. 20. 1905.
129. **Wegener, Leo,** Der wirtschaftliche Kampf der Deutschen mit den Polen um die Provinz Posen. Posen 1903.
130. **Wehrmann, M.,** Die Fraustädter Verhandlung 1512. H.M. 3. 1902.
131. **Wundrack, A.,** Zur Geschichte der deutschen Ansiedlungen im ehemaligen Polen. H.M. 7. 1906.
132. **Wuttke, Heinrich,** Städtebuch des Landes Posen. Leipzig 1864. 2. (Titel-)Aufl. 1877 mit Collectio secunda litterarum publicarum Posnanienses urbes spectantium.
133. **Wuttke 2,** Collectio tertia usw. (s. vorige Nummer.) Leipziger Universitätsprogramm 1866.
134. **Zachert, Esaias,** Nachricht von der Stadt Meseritz. Z. I, II. Posen 1882.
135. **v. Zakrzewski, J.,** Die Burgen Großpolens. Posener archäologische Mitteilungen. Bd. 1. Posen 1890.
136. **Zerbe, Berthold,** Das Grätzer Bier und seine Geschichte. P.L. I. 1906/07.
137. **Zitzlaff, Franz,** Die kleinen Städte (im Gebiet des polnischen Nationalitätenkampfes). Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Bd. 119. Teil 1. Leipzig 1909.

Abkürzungen.

Fbl. = Familienblätter, Sonntagsbeilage zur Posener Zeitung.
H.M. = Historische Monatsblätter für die Provinz Posen.
Jb. = Jahrbuch des Bromberger Historischen Vereins, später der Historischen Gesellschaft für den Netzedistrikt.
M.G.H.SS. = Monumenta Germaniae historica, Scriptores.
M.P.H. = Monumenta Poloniae historica.
O.W. = Oderstromwerk, s. Nr. 61.
P.L. = Aus dem Posener Lande, Blätter für Heimatkunde.
P.N.N. = Posener Neueste Nachrichten.
P.Z. = Posener Zeitung.
Z. = Zeitschrift der Historischen Gesellschaft für die Provinz Posen, seit 1885, vorher: Zeitschrift für Geschichte und Landeskunde der Provinz Posen, seit 1882.

Die geographischen Grundzüge des Warthelandes.

Auf einer Übersichtskarte von Europa erscheint die Norddeutsche Tiefebene nur als ein zwischen den Rand der deutschen Mittelgebirge und die Ufer von Nord- und Ostsee vorgeschobener Ausläufer des großen osteuropäischen Tieflandes. Und doch ist die Norddeutsche Tiefebene nicht nur durch bestimmte Charakterzüge deutlich von den weiten Ebenen Rußlands unterschieden und daher unbedingt dem mitteleuropäischen Boden zuzurechnen,[1]) sondern sie weist auch trotz ihres einheitlichen Flachlandcharakters, ja trotz der Einförmigkeit, die ihr im Vergleich mit den mannigfaltiger gestalteten Landschaftsformen der deutschen Mittelgebirge anhaftet, im einzelnen doch so verschiedene Züge auf,[2]) daß ihre Gliederung in besonders geartete Landschaften keineswegs ausgeschlossen ist.

Durch den Höhenrücken der Lüneburger Heide wird die Norddeutsche Tiefebene in zwei ungleich große Flügel geteilt,[3]) von denen der westliche, das Gestade der Nordsee säumende, mit seinen Dünen, Marschen und Mooren über die Grenze des Deutschen Reiches bis nach Holland und Belgien hinein sich ausspannt, während der größere östliche die Ostsee umfängt. Er übertrifft den westlichen auch an Mannigfaltigkeit der Bodenformen.[4]) Deutlich tritt ihre Anordnung in konzentrisch um die Ostsee sich legenden Zonen hervor.[5])

Während der westliche Flügel nach Belgien hinein schmal ausläuft, wird der östliche gegen die russische Grenze hin immer breiter. In dem Gebiete zwischen Oder und Weichsel lassen sich daher von der Ostsee bis an die Sudeten vier verschiedene Gürtel unterscheiden. Der nördlichste, das „Land am Meere“ (slav. pomore = Pommern),[6]) hebt sich als ein Teil des seenreichen Baltischen Landrückens unverkennbar selbständig ab

---

[1]) Penck S. 471, 472.
[2]) vgl. Girard S. 1, 2.
[3]) vgl. Girard S. 2, 3.
[4]) Girard S. 4, 5.
[5]) Girard S. 25.
[6]) Roepell I 34; Lamprecht III 333.

von dem tiefer gelegenen südlichen Nachbarlande. Ebenso klar ist das weite Talbecken der schlesischen Oder durch die zur schmalen Zone des südlichen Landrückens gehörigen nordschlesischen Hügel nach Norden hin bestimmt abgeschlossen und zu provinzieller Selbständigkeit von Natur berufen. So sondert sich zwischen den beiden Höhenrücken ein breiter mittlerer Landgürtel aus, die „Zone der großen Täler".

Drei Haupttäler (Urstromtäler)[1]) durchziehen von der russischen Grenze in westlicher Richtung diese am tiefsten gelegene Zone des Flachlandes und vereinigen sich im Tale der unteren Elbe. Die von ihnen begrenzten Landstreifen sind im Osten ziemlich breit und werden im einzelnen wieder gegliedert durch Täler in der Richtung des Meridians, die eine Wasserverbindung zwischen den Haupttälern herstellen oder wenigstens anstreben.[2]) Zwischen Oder und Weichsel sind drei solche Verbindungstäler deutlich erkennbar: 1. das der Nördlichen Obra, in dem noch bei der Hochflut des Jahres 1854 Wasser der oberen Oder auf der Ostseite der „Insel Sternberg" seinen Weg nahm;[3]) 2. das der Warthe von Moschin bis Obornik, das allerdings nicht direkt bis zum nördlichen Haupttal durchgeht, sondern nur mittelbar durch das westwärts gerichtete untere Warthetal (zwischen Obornik und Schwerin) mit ihm in Verbindung steht; endlich 3. das Tal des Goplosees, in dem jetzt allerdings keine ununterbrochene Wasserverbindung mehr besteht; es geht jedoch die Sage, daß vom „Polnischen Meere" (dem Goplosee) aus einst die Schiffahrt nach Warthe, Weichsel und Netze möglich gewesen sei.[4]) Im Jahre 1796 sind von der südpreußischen Regierung ernsthafte Entwürfe für eine Kanalverbindung zwischen Warthe und Netze über den Slessiner See aufgestellt, aber nicht ausgeführt worden.[5])

Das eben bezeichnete Netz von Tälern wird zu einer Einheit zusammengefaßt durch die Gewässer, die es durchziehen: sie gehören sämtlich dem Flußsystem der Warthe an. Diese tritt oberhalb von Kolo in das Warschau-Berliner Urstromtal ein.[6]) Bei Rogalinek (in der Nähe von Moschin) verläßt sie es und bildet, in einem schmalen Tale die Hochfläche nordwärts durchschneidend, bis Obornik (Welnamündung) das

---

[1]) Wahnschaffe 1 S. 175 ff., bes. 179.
[2]) OW. II 218; Wahnschaffe 1 S. 185; Keilhack 3 S. 138.
[3]) OW. III 850; Partsch 1. I 137.
[4]) OW. II 174, III 892; P.L. II 92.
[5]) OW. II 174.
[6]) OW. II 198.

mittlere der meridional gerichteten Verbindungstäler.[1]) Erst unterhalb von Schwerin geht die Warthe nach Überschreitung der brandenburgischen Grenze in das breite Thorn-Eberswalder Urstromtal über und folgt ihm bis zu ihrer Mündung.

Aus dem oberen Teil dieses Tales fließt ihr der bedeutendste Nebenfluß, die Netze, zu, die im Mittelalter als der Hauptfluß galt, da ja das Warthe-Bruch die geradlinige Fortsetzung des Netzetales ist.[2]) Der östliche Quellfluß der Netze, auf russischem Boden Schyschyna, auf preußischem Montwy genannt,[3]) macht auch das Tal des Goplosees der Warthe zinsbar; der südliche Teil dieses Tales entwässert unmittelbar zur Warthe bei Konin.[4])

Durch die Obra endlich wird sowohl der von der Warthe nicht berührte, vom großen Obrabruch eingenommene Teil des Warschau-Berliner Tales als auch das westliche der drei Meridionaltäler an das Wassernetz der Warthe angeschlossen, und zwar an zwei Stellen, durch die Moschiner Obra bei Rogalinek und durch die nördliche Obra, die bei Schwerin mündet.[5]) Von dem südlichsten der ostwestlich gerichteten Talzüge, dem Glogau-Baruther Urstromtal, gehört nur der vom breiten Bartschbruch eingenommene Teil zur Provinz Posen. Weiter westlich zieht sich die politische Südgrenze der Provinz Posen in einiger Entfernung von der Bartsch und der Oder hin; nur an der Bartschmündung berührt sie auf eine kurze Strecke das Tal. Das meridional gerichtete schmale Verbindungstal zwischen dem Bartschtal und dem Warschau-Berliner Urstromtal gehört noch zum Warthesystem, da es von der Prosna, dem zweitgrößten Nebenfluß der Warthe, in nördlicher Richtung durchflossen wird.

---

[1]) OW. I 105, II 204. 205. Das Warthetal von Obornik bis Schwerin ist als eine Fortsetzung des Welnatales, d. h. als eine im Verhältnis zu den großen ostwestlichen Haupttälern kleinere Schmelzwasserrinne zu betrachten (OW. III 832). Die im OW. als „Kolmar-Schweriner Bodenschwelle“ bezeichnete Sandlandschaft, das „Zwischenstromland“ zwischen Warthe und Netze, kann man als eine waldbedeckte Terrasse des Thorn-Eberswalder Haupttales auffassen.

[2]) OW. II 293.

[3]) OW. II 235.

[4]) OW. II 184.

[5]) Man hat also ein gutes Recht, die Provinz Posen mit einem natürlichen Landschaftsnamen als „Wartheland“ zu bezeichnen, wenn auch natürlich das Wartheland sich nicht ganz genau in die Grenzen der Provinz einfügt (vgl. OW. I 11). Der übrigens schon von Girard (1855), allerdings nicht als Landschaftsname für die Provinz Posen, sondern nur zur Bezeichnung des Landes zu beiden Seiten der Warthe und ihrer Nebenflüsse angewandte Name „Wartheland“ bildet ein gutes Gegenstück zu der Benennung der Westmark unsres Reiches als „Rheinland“ und dürfte daher zur allgemeinen Einführung wohl geeignet sein (vgl. a. OW. I 12).

Durch einige dieser Täler und ihre Wasserläufe sind zugleich die Grenzen des Posner Landes bezeichnet oder vielmehr angedeutet. Sie werden an einzelnen Stellen ergänzt und zu kräftigerer Wirksamkeit für die Scheidung verschiedener Kulturgebiete erhoben durch die weite Ausdehnung menschenleerer Waldgürtel, die bis in lichte, geschichtliche Zeiten hinein, ja zum großen Teil sogar bis zur Gegenwart sich erhalten haben.

Von Pommern ward Großpolen einst geschieden durch den breiten Waldstreifen auf beiden Ufern der Netze, die bis ins 12. Jahrhundert hinein als Grenzlinie galt. Bischof Otto von Bamberg, der im Jahre 1124 zur Bekehrung der Pommern von Gnesen auszog, brauchte sechs Tage, um von Usch an der Netze in der Richtung auf Pyritz diesen „schrecklichen großen Wald" zu durchqueren.[1]) Noch heute sind von diesem Grenzwalde sehr ausgedehnte Forsten erhalten, so vor allem das umfangreichste zusammenhängende Waldgebiet der Provinz Posen zwischen der unteren Netze und Warthe, das den größten Teil der Bodenschwelle zwischen Kolmar und Schwerin bedeckt und im Westen längs des Warthebruches bis zum Meridian von Sonnenburg sich fortsetzt.[2]) Getrennt von diesen großen Waldungen liegt auf dem linken Netzeufer noch das Waldland zwischen Kolmar und Czarnikau. Am rechten Ufer der Netze und der in ihrer Verlängerung fließenden unteren Warthe hat sich der Waldbestand des Mittelalters, den wir aus dem Landbuch Markgraf Ludwigs des Älteren vom Jahre 1337 kennen,[3]) nicht wesentlich verändert. Besonders große Wälder finden sich hier noch heute nördlich und westlich von Landsberg a. W., längs der Drage und zu beiden Seiten der Küddow und Brahe an der posnisch-westpreußischen Grenze.[4])

Auch für die Scheidung Polens von der Mark Brandenburg und die endgültige Festlegung der anfangs hier sehr schwankenden Grenze war bedeutsam die dichte Waldbedeckung, die beide Obraufer und die ganze „Insel Sternberg" überspannte. Diese ist noch jetzt zum weitaus größten Teile Waldland;[5]) das westposnische Waldgebiet an der Nördlichen Obra ist erst sehr spät, um 1700, durch das Eindringen der Siedlungen gelichtet und stark aufgelockert worden.[6])

---

[1]) M.G.H.SS. XX 728.
[2]) vgl. dazu Solger.
[3]) s. die Karte bei v. Raumer.
[4]) Die geologische Karte von Pommern (Keilhack 4) läßt das „Sandr"-Gebiet nördlich der Netze klar erkennen.
[5]) Höhnemann S. 20.
[6]) Schmidt 1 S. 404.

Jenseits der Niederung des Obrzycko-Flusses und der Faulen Obra fanden diese Wälder Anschluß an die auch heute noch ziemlich bedeutenden Forsten im Norden des Herzogtums Glogau.

Minder breit war der Waldstreifen des rechten Ufers der Bartsch, durch den die Südgrenze Großpolens sich hinzog. Er geht jenseits des Bartschbruchs in die großen Forsten am Fuße und auf den sandigen Höhen des Schildberger Hügelzuges über, die nach einer Unterbrechung durch die sumpfige Niederung bei Kempen als ein jetzt zwar schon stark aufgelockertes, „im Mittelalter aber nur von wenigen Lichtungen unterbrochenes Waldgebiet bis an das Prosnaknie zwischen Pitschen und Boleslawice“ sich fortsetzen.[1])

Die lange Erhaltung dieses Waldrahmens, der um den Norden, Westen und Süden Großpolens sich legte, war bedingt durch die den Anbau entmutigende Unfruchtbarkeit des teils sumpfigen, teils sandigen[2]) Bodens der angedeuteten Grenzlandschaften.

Im Osten hing dieses von der Mark, Pommern und Schlesien umgrenzte Gebiet mit dem Kern des polnischen Reiches frei zusammen. Das schmale Tal der Prosna hat in älterer Zeit nicht einmal als Verwaltungsgrenze eine Rolle gespielt; die Woiwodschaft Kalisch umfaßte in ihrem südlichen Teil das Land auf beiden Ufern der Prosna. Zusammenhängende Waldungen gab es hier nicht; vom Gebiet der mittleren Warthe sind jetzt nur 15,3 % bewaldet.[3]) Erst die politische Entwicklung der Neuzeit hat hier mit Benutzung des Prosnalaufes und in unvollkommener Anlehnung an den Talzug des Goplosees die Grenze zwischen preußischem und russischem Gebiet geschaffen. Auch diese Grenze ist nicht wirkungslos geblieben für die Entscheidung über Wohl und Wehe der posnischen Städte; aber von älterer Bedeutung für die Entstehung und Gestaltung des städtischen Lebens auf dem Boden der heutigen Provinz Posen waren die Grenzen gegen die vorher genannten Nachbarprovinzen.

Auch die Grundzüge des Naturbildes innerhalb dieser Grenzen sind trotz der Schwäche der Reliefunterschiede keineswegs gleichgültig gewesen für die Richtung und die Ruhepunkte des dem Lande zufließenden Verkehrs.

Nicht weite Ebenen mit unabsehbarem Horizont, von dem sich nur selten niedrige Hügel abheben,[4]) machen den eigent-

[1]) Partsch 1. I 38.
[2]) Keilhack 2 S. 101, 105/06.
[3]) OW. II 199.
[4]) So schildert Clara Viebig die Posner Landschaft in ihrem Roman „Das schlafende Heer“; man vergleiche dazu Girard S. 235: Das die Warthe

lichen Charakterzug der posnischen Landschaft aus, vielmehr ist für sie bezeichnend der Wechsel zwischen den höher gelegenen Diluvialplatten und den sie umgrenzenden breiten und oft ziemlich tief eingeschnittenen Tälern. Diese sind nicht nur für das Landschaftsbild bedeutsam, insofern sie mit ihren Wiesengründen, ihren Flußläufen oder blinkenden Seenketten eine angenehme Abwechslung in die von weiten Ackerfluren und großen Wäldern bedeckten Hochflächen hineinbringen, sondern sie sind auch deshalb außerordentlich wichtig, weil sie den größten Einfluß auf die Verkehrs- und Siedlungsverhältnisse des Landes gehabt haben. Eine Übersicht über die physische Beschaffenheit dieser Täler ist also unerläßlich.

Doch reicht die Kenntnis ihres jetzigen Zustandes keineswegs aus; denn die durch Kanal- und Deichbauten, Entwässerungsanlagen und Flußbegradigungen größtenteils erst während des 19. Jahrhunderts in ertragreiche Kulturländereien umgewandelten und von den hochwasserfreien Dämmen und den Brücken der Kunststraßen und Eisenbahnen durchquerten Talböden lassen jetzt kaum noch ahnen, daß sie einst als grundlose Sümpfe dem Verkehr fast unüberwindliche Schranken setzten, und daß die wenigen inselartig aus dem amphibischen Boden aufragenden trocknen Kuppen der Bevölkerung einen sicheren Bergungsort in Zeiten der Not bieten konnten. Nur die Namen, die noch heute für einzelne Strecken der Haupttäler üblich sind (Obrabruch, Netzebruch), deuten auf den einstigen Zustand hin. Dies ursprüngliche, noch durch keinerlei menschliche Eingriffe veränderte Bild der großen Talzüge muß man sich vor Augen halten, wenn man ihre Bedeutung für die Kulturentwicklung verstehen will.

Diese Talzüge verdanken ihre Entstehung nicht den heute noch tätigen Flußläufen, sondern den viel bedeutenderen Wassermassen, die beim Abschmelzen des Inlandeises in der Diluvialzeit ihre kräftig erodierende Tätigkeit ausübten.[1]) Daraus erklärt sich die beträchtliche Breite der Täler,[2]) in denen die jetzt oft recht schmalen Wasserläufe sich ausnehmen „wie Zwerge, die in die Rüstung eines Riesen schlüpften".[3]) Die Breite bleibt sich

umgebende Land „ist (außer jenem Rücken zur Netze hin) unregelmäßig kupiert, durchaus nicht so gleichförmige Ebenen zeigend wie die meisten Teile der Mark. Von wenigen Punkten, die in der Ebene liegen, vermag man nach irgendeiner Seite hin weiter als eine halbe Meile das Terrain zu überblicken, und sind die Erhebungen auch nur selten bedeutend, so sind es doch Wellen, die in allen Richtungen die Oberfläche durchziehen". Aus diesen Worten spricht eigene Anschauung.

[1]) OW. I 167; Keilhack 2 S. 110, 111.

[2]) Keilhack 2 S. 119, 111 (3 Meilen).

[3]) Partsch 2 S. 120.

im Verlauf der Täler jedoch nicht beständig gleich, es finden sich vielmehr Talweiten und -engen.

Das südliche Urstromtal (das Warschau-Berliner) erreicht auf dem Boden der Provinz Posen seine bedeutendste Breite in zwei großen Erweiterungen, der Neustädter Talweite, die von der russischen Grenze bis oberhalb Schrimm reicht, mit der größten Breite von fast 15 km (bei Neustadt),[1]) und der weiten, vom Großen Obrabruch[2]) eingenommenen Niederung,[3]) deren Ränder auf der Linie zwischen Wielichowo und Schmiegel 13 km voneinander abstehen.[4]) Das Verbindungsstück zwischen beiden Talweiten ist von Schrimm bis Moschin etwa 7 km breit (wobei die hochwasserfreie Terrasse nicht mitgerechnet ist),[5]) verengt sich aber auf einer 10 km langen Strecke vor der Kostner Wasserscheide der Obra auf 2—3 km.[6]) Westwärts geht das Obrabruch über in die breit zur Oder hin sich öffnende Niederung der Faulen Obra. Hier an der Grenze Posens, Schlesiens und Brandenburgs erreicht das Warschau-Berliner Haupttal seine Maximalbreite von 20 km.[7])

Geringer ist die Breite des nördlichen Urstromtales (des Thorn-Eberswalder), häufiger wechseln in ihm weite und enge Stellen. Beim Eintritt in die Provinz Posen ist das Tal in zwei Arme geteilt, die sich bei Nakel vereinigen;[8]) hier erfolgt eine Einschnürung des Tales auf 2,3 km.[9]) Weiter westlich erweitert sich das Tal keilförmig und erreicht bei Kolmar 8 km größte Breite.[10]) Jenseits der kaum 3 km breiten Enge bei Usch ziehen die beiderseitigen Höhenränder, denen eine breite Terrasse[11]) vorgelagert ist, in etwa 7 km Abstand voneinander südwärts, treten aber, zugleich westwärts umbiegend, zwischen Czarnikau und Filehne sehr nahe zusammen (auf etwa 2 km). Oberhalb von Filehne beginnend, dehnt sich dann bis zur Dragemündung wieder eine größere Talweite halbkreisförmig mit einem Radius

---

[1]) OW. II 200.
[2]) Girard S. 215—218.
[3]) Als ehemaliger Stausee aufgefaßt von Keilhack 1 S. 496.
[4]) OW. III 850.
[5]) OW. II 200 wird die Breite des Tales bei Schrimm und Rogalinek auf über 10 km angegeben; hier ist also die Hochterrasse mit zum Tal gerechnet.
[6]) Scharf abgesetzte Gehänge sind hier nicht vorhanden.
[7]) OW. III 850.
[8]) vgl. die Skizze von Berendt bei Wahnschaffe 1 S. 189.
[9]) OW. II 241, III 876.
[10]) OW. III 876.
[11]) In OW. sind die Terrassen meist als Vorland, Vorstufe oder Ausläufer des Höhenlandes bezeichnet; vgl. auch Keilhack 1 S. 497.

von 10 km nach Norden aus.[1]) Schon außerhalb der Provinz Posen folgt das weite Talbecken unterhalb von Driesen, das durch die Enge bei Zantoch in das große Warthebruch übergeht.

Diese beiden Haupttäler bildeten in der Diluvialzeit wohl die großen parallel vor dem jedesmaligen Eisrand sich hinziehenden Sammelrinnen für die in südlicher Richtung dem Eise entströmenden Schmelzwasserbäche.[2]) Durch diese selbst sind offenbar die drei Meridionaltäler ausgewaschen worden; vielleicht sind sie sogar noch unter dem Eise entstanden. Entsprechend ihrer geringeren Wasserführung schon während der Abschmelzperiode des Inlandeises zeigen sie kleinere Breitenausmessungen als die Haupttäler.

Da das westliche Quertal der Nördlichen Obra, das sich bei Kopnitz aus der weiten Niederung der Faulen Obra nordwärts abzweigt, an den meisten Stellen keine deutlich hervortretenden Ränder hat,[3]) so ist seine Breite schwer anzugeben. Bei ihrer Bestimmung hält man sich am besten an die einen großen Teil des Tales ausfüllenden Seen, deren größter, der Bentschner See, über 2 km breit ist, während die übrigen in der Breite zwischen 1 und 1,5 km schwanken.

Während die Seenkette sich von Tirschtiegel über Betsche bis gegen Schwerin hin ziemlich geradlinig fortsetzt, windet sich die Obra vom Rybojadler See aus in einem engen, tief eingeschnittenen Tale, das sie sich offenbar in nachdiluvialer Zeit erst selbst geschaffen hat, durch die Hochfläche hindurch und erreicht westwärts ausbiegend über Meseritz und Blesen die Warthe bei Schwerin.[4])

Als Verkehrsschranke trat diesem Tale an der Westgrenze Posens ergänzend zur Seite das zwischen deutlich abgesetzten, wenn auch sanft abfallenden Uferrändern von Bomst nach Brätz sich hinziehende, etwa 2 km breite Wiesental der nördlichen Faulen Obra. Im Norden steht es durch die Packlitz mit der Obra in Verbindung.

In dem östlichen Meridionaltal finden sich außer dem Goplosee noch mehrere kleinere Seen; sie deuten darauf hin, daß hier ebenso wie beim Obratal der Durchbruch, den Netze und Obra in nachdiluvialer Zeit unter Benutzung vorhandener Schmelzwasserrinnen versuchten, noch unfertig ist.[5]) Das Netzetal vom Goplosee an ist durchschnittlich 1,5 bis 2 km breit, nur auf

---

[1]) OW. III 903.
[2]) OW. I 167; Wahnschaffe 1 S. 185; Keilhack 2 S. 107.
[3]) OW. III 850.
[4]) OW. II 219.
[5]) OW. I 167, II 173. 217. 233.

einigen kurzen Strecken verengt es sich auf 1 km.[1]) Südlich des 3 km breiten Goplosees teilt es sich auf russischem Boden in zwei Arme. Der östliche, die Niederung des Krompinbaches, ist breit zur Warthe hin geöffnet, während die Furche des Slessiner Sees nur eine Breite von etwa 2 km aufweist.

Das mittlere Meridionaltal, das der nördlich gerichteten Warthe von Rogalinek bis Obornik, ist wohl ebenso entstanden wie die beiden anderen; hier aber hat der kräftigere Fluß sein Erosionswerk schon fast ganz vollendet. Nur einige Talengen deuten noch jetzt die Hindernisse an, die er zu überwinden hatte.[2]) An Breite übertrifft dieses Tal die beiden anderen nicht viel. Oberhalb von Posen ist es zwischen den höchsten Rändern (also mit Einrechnung der Terrassen) etwa 4 km breit, unterhalb der Stadt wird jedoch die Breite von 2 km nirgends überschritten.[3])

Bei der beträchtlichen Breite der Talzüge hat die Erosion der Schmelzwasserfluten nicht überall gleichmäßig wirken können; an einzelnen Stellen sind vielmehr Reste der zerstörten Diluvialplatte erhalten geblieben und bilden Kuppen, die selbst vom höchsten Hochwasser nicht überflutet werden.[4]) Zum Teil sind solche Inseln im Flußtal auch noch in nachdiluvialer Zeit entstanden dadurch, daß der Wind den Talsand zu Dünen aufschüttete.[5]) Im Obrabruch werden diese inselartigen Erhöhungen, die bisweilen die Talsohle um mehr als 30 m überragen, „Horste“ genannt,[6]) im Netzetal meist als „Werder“ bezeichnet.[7]) Auch in den andern Tälern, wo sie keine besondere Benennung haben, sind solche „Inseln“ [8]) zahlreich vorhanden.[9]) Auf ihre Bedeutung als Zufluchtsorte für die früheren Bewohner des Landes ist schon kurz hingewiesen worden, es wird davon später noch ausführlicher zu handeln sein.

---

[1]) OW. III 875 gibt nur 1 km durchschnittliche Breite an.

[2]) OW. II 205.

[3]) OW. II 200 gibt nur 1—2 km als mittlere Breite an; Wahnschaffe S. 185 2—5 km.

[4]) OW. I 168, III 713.

[5]) OW. III 851.

[6]) OW. III 851.

[7]) vgl. die Ortsnamen: Lindenwerder, Eichwerder, Buchwerder, Kasernenwerder (bei Czarnikau); es gibt aber auch ein Friedrichshorst im Netzetal.

[8]) Polnisch = ostrow; in dieser Form sowie in mancherlei Abwandlungen (bes. ostrowo) ein in der Provinz Posen sehr häufig vorkommender Ortsname; vgl. P.L. II 25 Anm. 4.

[9]) „Sandige Höhen inmitten der ausgedehnten Netzebrücher“, auf welchen mannigfache Überreste steinerner Gerätschaften in größeren Mengen gefunden worden sind, erwähnt Hugo von Wilamowitz-Möllendorf S. 2 der Kreisstatistik von Inowraclaw 1870.

Noch bedeutungsvoller als ihre beträchtliche Breite wurde für die Ausgestaltung der Täler in nachdiluvialer Zeit der Umstand, daß sie als verhältnismäßig tiefe Rinnen in die Grundmoränenplatte, teilweise sogar (z. B. die Warthe unterhalb Posens) in das aufragende Tertiär, eingeschnitten worden waren. Die bedeutendsten Reliefunterschiede in der Provinz Posen finden sich gerade an den Talrändern. Am tiefsten ist das nördliche Haupttal in seine Umgebung eingesenkt; seine Sohle liegt am Scheitel des Bromberger Kanals 60 m, an der brandenburgischen Grenze nur noch 40 m über dem Meere. Auf der Strecke zwischen Nakel und Czarnikau überragen die beiderseitigen Hochflächen das Tal um 40—60 m. Da aber der Talrand an einigen Stellen von ansehnlichen Hügelzügen mit Kuppen von + 194 m bei Wirsitz und + 187 m bei Friedheim begleitet wird, so fallen die Talwände oft über 100 m tief ziemlich steil ab.[1])

Die Talstrecken oberhalb und unterhalb des eben besprochenen Abschnittes sind weniger tief. Der Bromberger Kanal und die untere Brahe werden nur im Norden von einem 30—50 m hohen Steilrand begleitet; der südliche Arm des geteilten Tales, durch die Netze von Nakel bis Labischin und weiterhin durch die Grünfließniederung bezeichnet, liegt mit seiner Talsohle nur 20 m unter der Gnesner Seenplatte. Die Bromberger Waldplatte zwischen beiden Talarmen ist bedeutend niedriger als die umliegenden Hochflächen und geht mit sanftem Abfall allmählich in die Täler über. Unterhalb von Czarnikau treten die eigentlichen Höhenrändern weit zurück; zwischen den niedrigen Vorstufen (Terrassen) und dem Talgrund besteht ein Höhenunterschied, der sich von 22 auf 15 m westwärts ermäßigt.[2])

Auch längs des südlichen Haupttales wechselt die relative Höhe des Talrandes ziemlich bedeutend. Über die zwischen der russischen Grenze und Moschin von 72 auf 62 m Meereshöhe sich senkende Talsohle erhebt sich der nördliche Talrand um etwa 20 m, während im Süden der Steilabfall des Zerkower Höhenrückens gegen 50 m beträgt und sich nach Westen hin nur wenig erniedrigt. Wegen des Zurückweichens der Höhenränder sind die Abhänge an der schmalen Strecke vor der Kostner Wasserscheide nur zwischen 10 und 20 m hoch. Auch das Große Obrabruch mit einer Meereshöhe von 60—65 m hat im Mittel noch nicht 20 m hohe Uferränder, wenn auch am Südrand vereinzelt 30 m hohe Gehänge sich finden.[3])

---

[1]) OW. II 246. 280, III 876. 903; Girard S. 254.

[2]) OW. II 280.

[3]) OW. II 218, III 850 wird angegeben, daß der Steilrand an manchen Stellen 30—40 m hoch sei. Die einzige Stelle, an welcher der Abhang über

Die drei Quertäler stehen bezüglich ihrer Tiefe hinter den beiden Haupttälern nicht sehr erheblich zurück, am meisten das der Nördlichen Obra, das nach Osten hin keine deutliche Abgrenzung gegen die Hochfläche hat. Auch die westliche Platte geht an einigen Stellen ganz allmählich in das 53—51 m hoch gelegene Tal über, während an anderen Stellen die Höhe des Talrandes zwischen 35 und 14 m wechselt.

Im Gegensatz dazu hat das durch deutlich abgesetzte, wenn auch nicht gerade steile Höhenränder eingefaßte Quertal der Warthe [1]) fast überall eine gleichmäßige Tiefe von etwa 30 m, die, abgesehen von den Steilrändern bei Unterberg, im Landschaftsbilde nicht so scharf hervortritt, weil zumal bei Posen und oberhalb dieser Stadt sich zwischen Tal und Hochfläche breite Terrassen einschieben. [2])

Am östlichen Quertal des Goplosees überragen nur an wenigen Stellen steile Höhenränder die Talsohle um 30 m. [3]) Die durchschnittliche Tiefe dieses Tales beträgt nur 10—20 m.

Während das Inlandeis der letzten großen Vergletscherung abschmolz, waren in den großen Sammelrinnen und den Schmelzwasserfurchen hauptsächlich sandige Niederschläge abgelagert worden. [4]) Als sich die großen Schmelzwasserfluten verlaufen hatten, konnte der Wind den noch nicht durch eine Pflanzendecke geschützten Talsand zu Dünen aufhäufen. [5])

Schließlich näherten sich die klimatischen Verhältnisse den jetzt herrschenden, und es sammelten sich in den Tälern, als den am tiefsten gelegenen Teilen des Landes, die Gewässer. Da auch das Grundwasser hier zutage trat, so entstanden wohl langgestreckte flache Seen, die durch Bildung von Grünlandmooren allmählich vertorften. [6]) Besonders im Netzetal, das infolge des nördlichen Durchbruchs der Weichsel durch den Bal-

---

40 m hoch ist, liegt am Weinberg zwischen Sickowo und Neu-Sniaty (Meßtischblatt Nr. 2196): Talrand 105,4 m
Talsohle 60,4 m
Höhe des Abhanges also 45 m; die höchste Stelle des Nordrandes bei Tarnowo erhebt sich bis 85 m. Der Talhang ist also etwa 23 m hoch (Meßtischblatt Nr. 2195).

[1]) Girard S. 216.

[2]) Maas 1 S. 86/87, 89. Er spricht von „Talstufen", meint aber offenbar Terrassen, denn er gebraucht beide Ausdrücke abwechselnd für dieselbe Sache.

[3]) OW. III 875.

[4]) OW. I 168; Wahnschaffe 1 S. 190.

[5]) OW. I 168, III 851; Keilhack 1 S. 506/07; über die Dünen im Zwischenstromlande zwischen Warthe und Netze vgl. Lehmann.

[6]) OW. I 165. 168, III 851; Wahnschaffe 1 S. 245.

tischen Landrücken keiner größeren Wasserader mehr als Bett diente, ist das Torfmoor in bedeutender Mächtigkeit vorhanden.[1]) Durch diese Moorbildungen wurde der von den Sandablagerungen schon ziemlich gleichmäßig überschüttete Boden der Täler noch mehr eingeebnet; so erklärt sich wohl das äußerst geringe Quergefälle der Talsohle. Das hat wieder zur Folge, daß auch heute noch bei größeren Hochwassern der ganze Talboden bis an die Ränder hin überflutet wird.[2]) Früher war aber wohl auch bei gewöhnlichem Wasserstande der Flüsse, die in den breiten, ebenen Tälern sehr zu häufiger Verlegung der Stromrinne und Bildung toter Arme neigten, der Talboden völlig versumpft, und zwar wegen des hohen Grundwasserstandes, der seinerseits wieder verursacht war durch reichlicheren und bei fast völliger Waldbedeckung des Landes nur langsam verdunstenden Niederschlag und außerdem durch den Mangel an Vorflut in den verkrauteten und von Auewäldern erfüllten Talrinnen.

An diesem traurigen Zustande der Täler ist während des ganzen Mittelalters durch menschliche Eingriffe nur sehr wenig geändert worden; .ja bis in die neuste Zeit hinein sind die Talniederungen die unzugänglichsten und unwirtlichsten Teile des Posner Landes geblieben;[3]) erst in den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts begann die Urbarmachung der großen Bruchflächen durch künstliche Entwässerung.

Außer den besprochenen größeren Talzügen sind noch mehrere minder bedeutsame Schmelzwasserrinnen von ähnlichem Charakter vorhanden, welche die von jenem Haupttalnetze gebildeten Maschen, die einzelnen Hochflächen, noch weiter in kleinere Platten gliedern: sie greifen nämlich durch die Hochflächen hindurch und stehen an beiden Enden mit den größeren Talzügen in Verbindung.

Die Oberflächengestaltung der Diluvialplatten selbst wird bewirkt durch die entsprechend den geringen Niederschlägen unbedeutenden Flüsse und Bäche, die auf der Hochfläche entspringen und in die umgrenzenden Täler münden. Die kleineren versiegen in trockenen Sommern völlig, von den größeren aber haben einige ziemlich tiefe, enge Erosionsfurchen in die hohen Ränder der Diluvialplatten eingegraben.[4]) Außerdem tragen zahlreiche Seen- und Hügelgruppen — in den Moränenlandschaften[5]) sind beide zu einem wechselvollen, anmutigen Land-

[1]) OW. I 107. 172, III 878. 901; Girard S. 11, 252, 254.
[2]) OW. III 712. 714. 880. 903.
[3]) vgl. Sarmaticus S. 15.
[4]) OW. III 220. 222; Girard S. 238.
[5]) Wahnschaffe 1 S. 127; Keilhack 1 S. 485/86; vgl. a. Keilhack 2 S. 96/97; Keilhack 3 S. 132.

schaftsbilde vereinigt [1]) — und endlich die zum Teil recht umfangreichen Wälder dazu bei, die im übrigen von weiten Ackerfluren bedeckten Hochflächen mannigfaltiger zu gestalten. [2])

Das statistische Bild der Städte in der Gegenwart.

Was für den Gang der Entwicklung das Letzte, ist für den Fortschritt der Erkenntnis oft der Anfang, So empfiehlt es sich auch bei dieser Untersuchung. von dem Bilde auszugehen, das die Statistik von dem gegenwärtigen Zustande der posnischen Städte entwirft, weil daraus die Probleme sich ergeben, deren Lösung nur durch einen Rückblick in die Geschichte und die ihren Gang beeinflussenden geographischen Tatsachen gewonnen werden kann.

Posen ist eine arme, überwiegend Ackerbau treibende Provinz, in der die Industrie größtenteils ländliches Nebengewerbe ist. [3]) Demnach sind die wirtschaftlichen Bedingungen für das Gedeihen der Städte in der Provinz Posen keineswegs günstig. Um so mehr muß es überraschen, wenn wir in ihr nicht weniger als 131 Städte vorfinden (1905). Da die Provinz ein Areal von 28 982 qkm hat, so entfallen also auf eine Stadt durchschnittlich nur 221 qkm. Daß dieser Zahlenwert eine ganz außerordentlich große „Städtedichte“ darstellt, zeigt deutlich ein Vergleich mit den übrigen östlichen Provinzen Preußens (vgl. die Tabelle I). Es geht daraus hervor, daß die Provinz Posen weitaus am dichtesten mit Städten übersät ist und nicht nur die ihr kulturell etwa gleichstehenden Provinzen Ostpreußen, Westpreußen, Pommern und auch Brandenburg (Berlin nicht mitgerechnet) bezüglich der Städtedichte weit übertrifft, sondern, was am auffallendsten ist, sogar relativ mehr Städte hat als Schlesien, mit dem sie sich weder in bezug auf Bodenschätze und Fruchtbarkeit des Ackerlandes noch auf Industriebetrieb auch nur entfernt messen kann.

Diese große Zahl der posnischen Städte ist auch nicht etwa dadurch bedingt, daß eine außerordentlich zahlreiche Bevölkerung die Provinz Posen vor den übrigen östlichen Provinzen auszeichnet und sie deshalb so viele städtische Wohnplätze braucht. In bezug auf ihre mittlere Volksdichte (68 Einwohner auf 1 qkm)

---

[1]) Besonders in dem sogen. „Posner Paradies“, Kremmer, P. L. I, 50; vgl. auch Girard S. 233, 235; Behrend und Keilhack.

[2]) vgl. noch Skizze I; sie stellt einen Versuch dar, das Wartheland in natürliche Landschaften einzuteilen.

[3]) Das ist das Ergebnis des statistischen Überblicks bei Wegener S. 16.

übertrifft die Provinz Posen zwar Ostpreußen (55), Westpreußen (64) und Pommern (56), steht aber hinter Brandenburg (84) und besonders erheblich hinter Schlesien (123) zurück. Setzen wir die Anzahl der Städte Posens in ein Verhältnis zu seiner Einwohnerzahl, so ergibt sich, daß schon auf 15165 Einwohner je eine Stadt entfällt. Diese außerordentlich geringe Zahl wird von keiner der östlichen Provinzen unterboten.

Aus diesem Tatbestande, daß trotz der verhältnismäßig schwachen Bevölkerung in der Provinz Posen die Städte so gehäuft sind, ist schon von vornherein ein Schluß auf deren geringe Bedeutung möglich. Sie findet zunächst darin ihren Ausdruck, daß von der Gesamtbevölkerung der Provinz nur 38,5 % in den Städten wohnen. Es treten die Städte also im ganzen genommen gegenüber den ländlichen Siedlungen im Kulturbild des Landes sehr zurück. Doch auch im einzelnen haben sie wenig zu bedeuten, wie ein Blick auf ihre Einwohnerzahlen lehrt (vgl. die Tabelle II). Verteilt man die 667236 Stadtbewohner, die es im Jahre 1905 in Posen gab, gleichmäßig auf die 131 Städte, so erhält man als durchschnittliche Einwohnerzahl nur 5093 für je eine Stadt. Diese doch gewiß außerordentlich kleine Zahl wird aber nur von 30 Städten überschritten, die übrigen 101 Städte, also 77 %, stehen zum weitaus größten Teil erheblich unter diesem Durchschnitt. 54 Städte erreichen nicht einmal die Einwohnerzahl 2000, würden also von der Statistik zu den ländlichen Wohnplätzen gerechnet werden, und 9 sind „Zwergstädte“ [1]) mit weniger als 1000 Einwohner.

Demgegenüber fallen die wenigen Städte, die über dem Durchschnitt stehen, nicht sehr ins Gewicht, denn unter ihnen ist — wenn man die gewöhnliche Einteilung zugrunde legt — nur eine einzige Großstadt, Posen, das diesen Rang auch erst seit dem 1. April 1900 durch Eingemeindung seiner Vororte erlangt hat. Es folgt in beträchtlichem Abstand Bromberg mit 54229 Einwohnern als einzige vollwertige Mittelstadt; denn Hohensalza, Gnesen und Schneidemühl standen im Jahre 1905 noch zu nahe an der unteren Grenze von 20000 Einwohnern. Unter den 25 Kleinstädten (mit über 5000 Einwohnern) heben sich nur 4 heraus, die über 10000 Einwohner zählen.

Diese außerordentliche Kleinheit der meisten posnischen Städte deutet darauf hin, daß ihnen die für eine gedeihliche Entwicklung notwendige natürliche Grundlage fehlt. In Gebieten mit überwiegend ackerbautreibender Bevölkerung — ein solches ist ja die Provinz Posen noch heute — können sich sogen. Land-

[1]) Bücher S. 440.

städte als Sitze des Handwerks und als Verkehrsmittelpunkte und Märkte für kleinere und größere Wirtschaftsgebiete entwickeln; sie werden und bleiben aber nur lebensfähig, wenn ihr Wirtschaftsgebiet, ihre „Landschaft“,[1]) genügend groß ist. Die Zahl der Städte darf also in einem solchen Gebiet nicht über ein bestimmtes Maß hinaus willkürlich vermehrt werden, wenn nicht ihr Gedeihen darunter leiden soll. Offenbar aus dieser Erkenntnis heraus verbietet der Sachsenspiegel: „Man enmuz cheinen markt buven deme andern einer mile nah“.[2]) In Polen ist man zu spät zu dieser Einsicht gekommen. Erst im Jahre 1768 wurde durch Gesetz verboten, neue Städte dicht an alten anzulegen: an einem schiffbaren Fluß sollte die neue Stadt mindestens zwei Wegstunden, sonst vier Wegstunden, von der alten liegen.[3]) Während die bis zum Ende des Mittelalters im alten Deutschen Reiche gegründeten Städte im Süden und Westen durchschnittlich vier bis fünf Wegstunden, im Norden und Osten sieben bis acht voneinander entfernt waren,[4]) betrug der mittlere Abstand der Städte auf dem Boden der heutigen Provinz Posen, wenn wir ihre Zahl für den Ausgang des Mittelalters (Ende des 15. Jahrhunderts) zu rund 100 annehmen,[5]) nur etwa 17 km, also knapp vier Wegstunden, so daß das Wartheland in bezug auf seine Städtedichte damals dem südlichen und westlichen Deutschland und nicht, wie man erwarten sollte, dem nördlichen und östlichen Deutschland gleichstand.

Die so nahe beieinander gelegenen Städte mußten sich gegenseitig in ihrer Entwicklung hindern. Kam aber eine von den zahlreichen Städten durch irgendwelche günstigen Verhältnisse — eine gute Verkehrslage etwa, die sie zum Handelsplatz machte — zu größerer Blüte und Bedeutung, so konnte das nur geschehen auf Kosten der benachbarten Städtchen, die dann oft zu Dörfern herabsanken und wirtschaftlich völlig von den größeren Orten abhängig wurden. Es ergibt sich aus dem Gesagten, daß wenn heutzutage die weitaus meisten posnischen Städte „kleine Nester“ sind, die Hauptschuld daran die zu große Zahl der Städte trägt. Wie die Provinz Posen zu dieser übergroßen Zahl von Städten gekommen ist, das kann nur ein Rückblick in die Geschichte lehren.[6])

---

[1]) Bücher S. 148.
[2]) Sachsenspiegel III, 66 § 1.
[3]) Wuttke S. 222.
[4]) Bücher S. 141.
[5]) Wuttke S. 207.
[6]) vgl. Ratzel II 465; Schlüter S. 10. Hahn S. 113 hat wohl auf die Tatsache hingewiesen, daß „alle von Polen bewohnten Landstriche zahl-

In altpolnischer Zeit gab es zwar im Warthelande keine Städte in dem Sinne, den wir gewöhnlich mit dem Worte verbinden, also freie Gemeinwesen mit Selbstverwaltung, in denen Handel und Gewerbe betrieben werden,[1]) wohl aber scheint es das gegeben zu haben, was die mittelalterlichen Städte in Deutschland und die ältesten griechischen πόλεις ursprünglish auch nur waren, nämlich Burgen, befestigte Plätze, die der in offenen Dörfern wohnenden Landbevölkerung als Zuflucht dienten und zugleich als Mittelpunkte der „Gaue" große Bedeutung hatten.[2]) Reste davon sind die zum Teil noch recht gut erhaltenen Ringwälle[3]) die im Volksmunde meist als „Schwedenschanzen" bezeichnet werden und in der Provinz Posen ebenso zahlreich vorhanden sind wie in den übrigen ehemals slavischen Gebieten des östlichen Deutschlands.

Wie in Deutschland aus den ursprünglichen Burgen später Märkte und Städte wurden,[4]) so hätte es beim Eintritt friedlicherer Zeiten und engerer Beziehungen zu den kulturell weiter fortgeschrittenen westlichen Nachbarländern wohl auch in Polen geschehen können.[5]) Hier griff jedoch etwas Neues in die Entwicklung ein, die massenhafte Einwanderung von Deutschen seit dem 13. Jahrhundert.

Es hatte zwar schon in früheren Jahrhunderten deutscher Zuzug nach Polen stattgefunden (unter Boleslaus Chrobry z. B.).[6]) und deutsche Zisterziensermönche hatten längst begonnen, mit Hilfe deutscher Bauern die Wald- und Sumpfwildnis Großpolens in nutzbares Kulturland umzuwandeln;[7]) doch erst nach dem Vorüberbrausen des Mongolensturmes, der das Land als Einöde hinterlassen hatte, gewann die deutsche Einwanderung solchen

---

reiche kleine, aber nur sehr wenige größere Städte aufzuweisen haben", aber keine Erklärung dafür gegeben.

[1]) Lamprecht III 336/37; Roepell S. 320; Schmidt 1 S. 62.

[2]) Bücher S. 137; v. Zakrzewski S. 7; Schuchhardt S. 308.

[3]) Eine ähnliche Meinung über die Burgwälle haben v. Zakrzewski und Decke; vgl. auch Schmidt 1 S. 34–36; Schmidt 2 S. 7; Klemm S. 90 ff.

[4]) Bücher S. 137—141; vgl. a. Lamprecht II 125, III 308, 309.

[5]) Ansätze dazu waren vorhanden; denn schon vor dem 13. Jahrhundert werden „Städte" (civitates) in Polen erwähnt; daß es Märkte waren, erfahren wir aus der schon von Wuttke (S. 181) als wichtig bezeichneten Stelle bei Bogufal (Sommersberg, Rerum siles. script. II, 24); Hohensalza z. B. wird schon 1193 als Marktstätte urkundlich erwähnt („in novo Wlodizlaw nonum forum", C. d. Nr. 32); Schmidt (1 S. 114) führt als „klassisches Beispiel einer solchen Stadt das im Mittelalter bedeutende Giecz, Kreis Scchroda", an, „wo noch heute inmitten eines großen Ringwalles sich ein ganzes Kirchdorf erhebt"; vgl. auch Zakrzewski S. 8, 11; Schuchhardt S. 307.

[6]) vgl. Schmidt 1 S. 50.

[7]) Schmidt 1 S. 65, 66.

Umfang, daß nunmehr auch deutsche Städte in großer Zahl begründet, d. h. neu erbaut wurden, in denen die Eingewanderten nach ihrem eigenen deutschen Rechte leben konnten. [1])

Da nicht nur die Landesherren, die Herzöge von Großpolen und Kujavien, denen große Staatsländereien zu diesem Zwecke zur Verfügung standen, [2]) sondern bald auch geistliche und weltliche Großgrundbesitzer in Nachahmung des von den Fürsten gegebenen Beispiels und wegen des für sie damit verbundenen materiellen Vorteils diese Städtegründungen sehr begünstigten, so entstanden bis zum Ende des 13. Jahrhunderts — um 1300 trat infolge kriegerischer Wirren in Großpolen eine Stockung des Kolonisationswerkes ein — 26 Städte auf dem Boden der heutigen Provinz Posen. 18 davon waren von den Landesherren begründet, darunter die alten Landeshauptorte Gnesen und Posen. [3])

Als im Anfang des 14. Jahrhunderts der neue Landesherr Wladislaus Lokietek seine Residenz nach Krakau verlegte und seine Fürsorge Kleinpolen zuwandte (in Großpolen hat er nur eine Stadt begründet, Nakel), da legten weltliche und geistliche Große in Großpolen trotz der ungünstigen kriegerischen Zeiten noch einige neue Städte an. Auch in Kujavien erhob sich 1325 neben den vorhandenen beiden, Argenau und Inowrazlaw (Hohensalza), noch eine dritte, Schulitz an der Weichsel. Außerdem treten uns in den ersten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts noch acht Städte als schon bestehend aus den Urkunden entgegen, die wohl schon im 13. Jahrhundert begründet waren. Demnach sind in den hundert Jahren von etwa 1240—1340 nicht weniger als 38 Städte im Warthelande neu angelegt worden.

Die Verteilung dieser Städte über das Gebiet der Provinz veranschaulicht die beigegebene Kartenskizze, auf der auch das Gründungsjahr bezw. das Jahr der ersten urkundlichen Erwähnung mit angegeben ist. Ein Blick auf diese Karte (I) zeigt, daß die Städte nicht regelrecht über die ganze Provinz verteilt sind; es ist vielmehr nur ein breiter Streifen, den Nordosten (Kujavien und die Gnesner Seenplatte) und Südwesten (das Gebiet zu beiden Seiten der oberen und mittleren Obra) umfassend, durch die städtische Kolonisation besetzt worden. Der Nordwesten (das Gebiet zu beiden Seiten der Netze) sowie der Südosten weisen keine einzige Stadt auf, und im Westen finden

[1]) Caro II 555.
[2]) Warschauer 5 S. 12.
[3]) vgl. hierzu und zum folgenden die betreffenden Abschnitte bei Schmidt 1 und die historischen Nachrichten über die Gründung der Städte bei Warschauer 1, außerdem die Tabelle III.

sich nur wenige Städte an den Flüssen (untere Warthe und untere Obra) entlang vorgeschoben. In diesen eben genannten Landstrichen konnten sich noch keine Städte erheben, weil sie von Wald und Sumpf erfüllt waren; sie sind zum Teil erst durch die (zweite) Einwanderung deutscher Bauern im 17. und 18. Jahrhundert urbar gemacht worden.[1]) Noch heute finden sich ja, wie schon erwähnt, gerade in diesen Gegenden von Posen die größten Waldgebiete, wenn auch ihr Zusammenhang durch eingestreute Feldfluren schon stark aufgelockert worden ist.

Auf die kriegerischen Zeiten unter Wladislaus Lokietek folgte die ebenso lange friedliche Regierung seines Sohnes Kasimirs des Großen (1333—1370). Unter ihm, dem großen Städtefreunde, der die deutsche Einwanderung im Interesse der Hebung seines Landes eifrig förderte, entstanden wahrscheinlich 22 neue Städte. Die Zahl ist nicht ganz sicher, weil 5 Städte erst nach Kasimirs Tode als schon bestehend urkundlich erwähnt werden. Mit dem Ausgang seiner Regierung erreicht die erste große deutsche Einwanderung in Polen ihr Ende. Sie war im 14. Jahrhundert bedeutend schwächer als im 13., so daß nicht alle die zahlreichen unter Wladislaus Lokietek und Kasimir neubegründeten Städte ganz mit Deutschen besetzt, sondern auch Polen in sie aufgenommen wurden. Schon damals gingen also die Städtegründungen eigentlich über das Bedürfnis hinaus.

Die unter Kasimirs Regierung entstandenen Städte (auf der Karte durch besondere Schrift hervorgehoben) liegen mit ganz wenigen Ausnahmen in demselben breiten Streifen wie die früheren, und zwar zum allergrößten Teile nördlich der Warte auf der Gnesner Hochfläche. Es zeigt sich, daß hier an einigen Stellen die Städte schon damals sehr dicht beieinander lagen, so z. B. Wilatowen, Blütenau, Gembitz, Strelno, ferner Nakel, Netzwalde, Ruda und endlich Schroda, Targowagurka, Wreschen. Die natürliche Folge dieser Überfüllung des Landes mit städtischen Siedlungen war, daß einige wieder eingingen (auf der Karte durch ein † bezeichnet); Ruda bei Thure an der Netze ist sogar gänzlich verschwunden.

Obwohl im Gebiet der heutigen Provinz Posen um das Jahr 1370 schon etwa 60 Städte vorhanden waren,[2]) und obwohl die Einwanderung der Deutschen aufgehört hatte, wurden auch in

---

[1]) Schmidt 1 S. 91, 301, 404.

[2]) Zum Vergleich sei darauf hingewiesen, daß, wie Tabelle I zeigt, das bedeutend größere Ostpreußen gegenwärtig nur 67, das nur wenig größere Pommern 73, das etwas kleinere Westpreußen gar nur 57 Städte hat. Im Vergleich mit diesen Provinzen hätte also Posen am Ende des 14. Jahrhunderts eigentlich schon genug Städte gehabt.

den nun folgenden Jahrhunderten unter den Jagellonen fortgesetzt neue Städte angelegt, aber unter ganz andern Bedingungen als in der ersten Periode. Es handelte sich nicht mehr darum, deutsche Kolonisten anzusiedeln und für sie neue Städte zu erbauen, sondern es wurden schon bestehende polnische Ortschaften (Burgflecken, Dörfer und Märkte) mit deutschem Stadtrecht bewidmet und dadurch zu „Städten" erhoben.

Ferner ist bedeutsam, daß von den Landesherren, den polnischen Königen, nur noch wenige Städte gegründet wurden, um so mehr aber von den geistlichen Stiftern und namentlich vom Adel. In der Zeit von etwa 1390 bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts begegnen uns über 50 von adligen oder geistlichen Grundherren begründete Städte (siehe Tabelle III). Gerade diese grundherrlichen oder mittelbaren Städte gerieten später, als der übermächtige Adel in Polen sich über ihre Privilegien einfach hinwegsetzte, in eine so drückende Abhängigkeit von ihren Grundherren, die zugleich ihre obersten Gerichsherren waren, daß jede gedeihliche Weiterentwicklung ausgeschlossen war.[1]) Außerdem wirkte eine solche planlose Vermehrung der Städte in dem kulturell doch noch ziemlich rückständigen Lande schädigend auf die wirtschaftliche Lage der schon bestehenden Städte ein, zumal, wie ein Blick auf die zweite Karte zeigt, auf der die in dieser Periode entstandenen Städte eingetragen sind, nur verhältnismäßig wenige außerhalb des erwähnten breiten Siedelungsstreifens im Wald- und Sumpfgebiet angelegt worden sind.

Trotzdem sind in späterer Zeit nur wenige von diesen künstlichen städtischen Neugründungen wieder zu Dörfern herabgesunken (vgl. Karte II); die meisten haben ihr Stadtrecht bis heute behalten, fristen aber ein recht klägliches Dasein und unterscheiden sich vielfach kaum von einem Dorfe. Gegen die Mitte des 16. Jahrhunders erst hören die Städtegründungen auf; es gab damals schon gegen 130 Städte, also soviel wie heute. In dem Jahrhundert von etwa 1540 bis etwa 1638 ist nur eine neue Stadt entstanden, nämlich 1547 Lissa.

Erst mit der zweiten großen Einwanderung von Deutschen im 17. Jahrhundert beginnt eine neue Periode der Städtegrün-

---

[1]) Schottmüller S. 22; vgl. z. B. über das dem Benediktinerkloster gehörige Mogilno Warschauer 13 S. 177 ff.; von den im Jahre 1458 in der Städteliste (Raczynski 1 Nr. 129) genannten und sicher bestimmbaren 105 „Städten" (11 sind zweifelhaft) stellten 33 nur 3 bezw. 1 Mann zum Heere, waren also unbedeutende Nester; 18 von den 105 „Städten" sind heute Dörfer, nämlich: 1. Stobnica, 2. Kähme, 3. Priment, 4. Kiebel, 5. Dubin, 6. Brodnica, 7. Kaźmierz, 8. Bythyn, 9. Lewitz, 10. Srebrnagora, 11. Zerniki, 12. Kwiecischewo, jetzt Blütenau, 13. Wilatowen, 14. Potarzyce, 15. Rozdrażewo, 16. Lekno, 17. Modrze, 18. Karmin.

dungen auf dem Boden der Provinz Posen. Auch diese Einwanderung war zunächst eine bäuerliche; es wurden jetzt jene öfter erwähnten Wald- und Sumpfstrecken im Norden und Westen des Warthelandes urbar gemacht.

Deutsche Städte entstanden erst wieder in den dreißiger Jahren des Jahrhunderts, als sich eine starke Einwanderung schlesischer Protestanten vollzog, die, durch die Greuel des 30jährigen Krieges und die religiösen Bedrückungen ihrer Heimat entfremdet, freudig der Einladung des duldsamen Polenkönigs Wladislaus IV. (1632—1648) und verschiedener großpolnischer Grundherren folgten.[1]) Die Folge dieses massenhaften Zuzugs war, daß wie zur Zeit der ersten Einwanderung ganz neue Städte für die Einwanderer erbaut werden mußten, so Rawitsch, Bojanowo (1638), Zaborowo, Schlichtingsheim (1644) an der schlesischen Grenze, Schwersenz (1638) östlich von Posen. Die größte Zahl der neuentstehenden Städte schloß sich jedoch an schon bestehende an, war aber rechtlich und räumlich scharf von den meist sehr heruntergekommenen alten Orten geschieden.[2]) So entstanden bei zwölf Städten selbständige „Neustädte", die oft auch einen anderen Namen bekamen als die „Altstädte".

Nach der Unterbrechung dieses neuen Ansiedlungswerkes durch den Schwedenkrieg (1655—1660) wurden noch vier neue Städte gegründet, ein Dorf zur Stadt erhoben, zwei Städte durch deutschen Zuzug vergrößert, und neben drei Städten wurde eine Neustadt angelegt. So hatte also diese zweite deutsche Einwanderung 27 neue Städte geschaffen (wobei die neben schon vorhandenen Orten angelegten Neustädte mitgezählt sind).

Am Ausgang des 17. Jahrhunderts gab es demnach im Warthelande weit über 100 Städte. Das 18. Jahrhundert brachte infolge der beständigen Kriegswirren die traurigsten Zeiten über Polen. Trotz alledem hören aber die Städtegründungen durch die adligen Grundherren, die finanzielle Vorteile davon hatten, noch immer nicht auf; ja es fanden sich sogar noch deutsche Einwanderer, die in den Städten angesetzt werden konnten (in Witkowo z. B. Schwaben).[3]) So sind denn im 18. Jahrhundert noch 14 weitere Städte zu den vorhandenen hinzugekommen. Die meisten halfen jedoch nur die schon allzu große Zahl der „kleinen Nester" noch vermehren, denn es fehlte ja an allen Vorbedingungen für das Aufblühen von Städten. Vier von diesen

---

[1]) Warschauer, Z. VIII S. 53ff.

[2]) Nur in Lissa wurden die 1628—1631 einwandernden Guhrauer in die Stadtgemeinde aufgenommen, die Stadt einfach vergrößert.

[3]) Schmidt 1 S. 416.

14 sind im 19. Jahrhundert in Dörfer umgewandelt worden; nur zwei haben einige Bedeutung erlangt, Schönlanke[1]) und Neutomischel,[2]) das die letzte Neugründung (1786) auf dem Boden der Provinz Posen war.

Nach ihrer Entstehung lassen sich also die posnischen Städte in zwei Hauptgruppen teilen; zur ersten kann man diejenigen rechnen, die von den, meist von einem sogenannten „locator" herbeigeführten Scharen deutscher Einwanderer neu erbaut wurden, die eigentlichen „Kolonialstädte". Die zweite Gruppe wird von den Städten gebildet, die aus schon vorhandenen polnischen Ortschaften, in späterer Zeit auch aus deutschen Dörfern (z. B. Schönlanke, Rothenburg) durch Verleihung des deutschen Stadtrechts hervorgegangen sind. Diese verschiedenartige Entstehung ist meist noch heute deutlich zu erkennen aus der Anlage der Städte, ihrem Straßenplan.

Die Kolonialstädte zeigen fast durchgängig[3]) einen nach einem bestimmten Schema gebauten Stadtplan, der gekennzeichnet ist durch einen viereckigen Marktplatz in der Mitte, von dessen Ecken geradlinig die Hauptstraßen ausgehen; sie werden rechtwinklig von anderen, den Marktseiten parallelen Straßen geschnitten.[4]) In dieser ganz regelrechten Ausbildung findet sich das „nordostdeutsche Normalschema" nur selten. Von den bei der ersten deutschen Einwanderung im 13. Jahrhundert erbauten Städten bieten Posen[5]) (die jetzige Altstadt) und Schroda, von den im 17. Jahrhundert bei der schlesischen Einwanderung neu gegründeten Städten Rawitsch das beste Beispiel (vgl. die beigegebenen Skizzen). Diese Stadtpläne zeigen auch, daß der Umriß der Städte verschieden gestaltet sein konnte, entweder rundlich — das ist das häufiger Vorkommende — oder viereckig.

Neben den regelmäßig gebauten Kolonialstädten liegen meist — oft eng mit ihnen verwachsen — die alten polnischen Siedlungen (jetzt Dörfer oder Güter), auf deren Grund und Boden sie erbaut wurden und deren Namen sie bekamen; zuweilen ist jedoch der alte Dorfname noch erhalten (Buk-Großdorf, Lissa-Lissadorf [jetzt eingemeindet], Pudewitz-Polskawies [jetzt For-

---

[1]) vgl. Pietrkowski.

[2]) vgl. Warschauer 11.

[3]) Die wichtigsten Ausnahmen sind Nakel, Argenau und Gnesen; in diesem Orte wurde die neue Stadt nicht neben der vorhandenen Siedlung angelegt, sondern offenbar mit ihr verschmolzen; vgl. Kohte 2 S. 56, 57.

[4]) vgl. die Abbildungen bei Fritz S. 18.

[5]) Abbildung nach dem Meßtischblatt bei Fritz Tafel I; Plan des mittelalterlichen Posen (1:5000) als Beilage zu Warschauer 2; verkleinert (1:10000) bei Kohte 1. II 9 Abb. 5 sowie bei Schmidt 1 S. 85.

bach], Birnbaum-Großdorf, Gostyn-Brzezie, Unruhstadt-Karge); auch wo das nicht mehr der Fall ist, lassen sie sich wegen ihrer dörflichen Anlage und Bauart leicht aus dem Stadtplan aussondern.

Dieser selbst zeigt jedoch bei vielen Kolonialstädten Abweichungen von dem regelrechten Schema, die meist durch die Beschaffenheit der Örtlichkeit bedingt waren. Die Begrenzung der Stadt durch ein Gewässer oder durch Sumpfland auf einer oder mehreren Seiten machte einen Ausbau der Stadt nach der betreffenden Seite unmöglich. Von den zahlreichen Beispielen dieser Art mögen nur Schwerin,[2]) Görchen, Koschmin,[2]) Samter und Wreschen genannt sein, bei denen allen die westliche Seite unentwickelt ist, ebenso bei Posen, wo im Westen die Burg im Zuge der Stadtmauer stand, während bei Krotoschin[2]) und Ostrowo[2]) die Ausdehnung der Stadt nach Norden durch ein Wiesental behindert wurde. Durch einen See und seinen Abfluß waren Storchnest und Rogasen (Altstadt) auf zwei Seiten eingeschränkt. Birnbaum[2]) auf dem schmalen Isthmus zwischen der Warthe und dem Küchensee erscheint in die Länge gezogen: noch mehr tritt das bei Margonin hervor, das auf einer schmalen Halbinsel zwischen dem See und einem ihm parallel gerichteten, mit Teichen erfüllten Wiesental liegt, und bei Exin, das auf der Höhe eines schmalen langgestreckten Hügels keinen Raum zu seitlicher Ausdehnung hatte.

Bei manchen Städten ist dieselbe Erscheinung des nicht vollständig ausgebauten Kolonialschemas offenbar dadurch veranlaßt worden, daß von vornherein die Zahl der Einwanderer zu klein war, als daß sie eine „ganze Stadt" hätte bevölkern können. Gerade viele recht kleine Städte zeigen deshalb nur die Hälfte des regelrechten Normalschemas oder noch weniger davon (Rogowo, Kostschin, Scharfenort, Gollantsch), andere wieder nur den Ansatz zur regelmäßigen Anlage, nämlich den viereckigen Markt und kurze von seinen Ecken — vielfach nur eine Straße von jeder Ecke — ausgehende Straßen, während die den Marktseiten parallel laufenden Straßen fehlen (Kröben, Pudewitz, Opalenitza, Murowana-Goslin, Welnau, Netzwalde, Raschkow, Zerniki, Neustadt von Zduny).

In auffallendem Gegensatz zu diesen unfertigen Städten weisen einige nicht etwa gerade besonders volkreiche Städte eine Verdopplung des Normalschemas auf,[1]) z. B. Bojanowo,[3]) Koschmin,[2]) Grätz und Fraustadt. Diese Tatsache erklärt sich

[1]) vgl. Fritz S. 18, 19, 36, 37.
[2]) vgl. die Skizzen.
[3]) Lageplan aus dem Jahre 1857 in P.L. 1908 S. 322.

einfach aus der Erbauung von rechtlich selbständigen Neustädten neben den schon vorhandenen Städten älterer Entstehung anläßlich der zweiten deutschen Einwanderung im 17. Jahrhundert.

Als eine besonders häufig vorkommende Abweichung muß endlich noch die Rundung der Straßen besonders am Rande der Stadt erwähnt werden; sie war offenbar veranlaßt durch das Bestreben, Sackgassen zu vermeiden, die beim Auftreffen gerader Straßen auf den die Stadt umgürtenden, mit möglichst wenig Toren versehenen Befestigungsring entstehen mußten (Schwerin, Punitz,[1]) Gostyn, Buk). Außer diesem Abschluß der Stadt durch ihre Befestigung konnte auf die Entstehung gerundeter Straßen auch eine den Ort durchziehende Hauptverkehrsstraße einwirken, mit der die übrigen Längsstraßen nach dem einen Stadttor oder den beiden einander am Ein- und Austritt der Hauptstraße gegenüberliegenden Toren — mehr waren in solchem Falle gewöhnlich nicht vorhanden — konvergierten. Da ferner diese Hauptstraße sich innerhalb der Stadt zuweilen teilte und an den beiden in ihrer Richtung liegenden Marktseiten entlang lief, so nahmen die ihr parallelen Straßen auch einen bogenförmigen Verlauf. Beispiele für solche Eigentümlichkeiten des Straßenplanes in der einen oder andern Form bieten folgende Städte: Jarotschin, Czarnikau, Filehne, Wronke (einseitig); Fraustadt,[1]) Birnbaum,[1]) Schwetzkau, Betsche, Mogilno (zweiseitig); Kosten,[1]) Koschmin,[1]) (gebogene Parallelstraßen). Dieses Merkmal im Stadtplan ist übrigens für die Bestimmung des Verlaufes der alten Handelsstraßen bedeutsam.

Ist solch eine Stadt mit geteilter Hauptstraße ziemlich in die Länge gezogen und seitlich nicht ausgebaut, so kann man eigentlich von Kolonialschema bei ihr nicht mehr reden; solche Städte (z. B. Mogilno, Birnbaum) gleichen vielmehr in ihrer Anlage manchen Straßendörfern im Westen der Provinz, z. B. Gollmütz bei Schwerin, Semmritz und Poppe[2]) bei Blesen, Dürrlettel, Kutschkau, Rogsen, Groß-Dammer südöstlich von Meseritz, die auch eine Straßenteilung aufweisen.

Es leiten uns diese Städte (Schulitz, Birnbaum, Mogilno, Zerkow, Neustadt, Rogsen, Tremessen) über zu der zweiten Gruppe, den Städten mit unregelmäßiger Anlage, die entsprechend ihrer Entstehung durch Bewidmung vorhandener, meist adligen Grundherren gehöriger Dörfer mit deutschem Stadtrecht im 15.

---

[1]) vgl. dazu die beigegebenen Skizzen.

[2]) Wenn man sich an Stelle des Dorfteiches in Poppe einen Marktplatz denkt, so ähnelt es in seiner Anlage auffallend der Stadt Birnbaum; vgl. die Skizzen 7 u. 11.

und 16. Jahrhundert die ursprüngliche dörfliche Anlage bewahrt haben. Die wenigsten unter ihnen lassen sich einem Haufendorf vergleichen (Wollstein), meist zeigen sie vielmehr deutlich den Charakter der langgezogenen Straßendörfer, in die an irgendeiner Stelle ein oder auch zwei Marktplätze hineingebaut sind (Kopnitz, Wielichowo, Ritschenwalde u. a.). Zuweilen fehlt sogar der Markt (Lopienno); statt seiner ist in einigen Städten eine rechteckige (Samotschin, Budsin, Pakosch) oder keilförmige (Kurnik Czempin) Erweiterung der Hauptstraße vorhanden.

Die Zahl dieser Städte ohne das ostdeutsche Normalschema, die für die Provinz Posen keineswegs so gering ist,[1]) genau anzugeben, überhaupt eine „Planstatistik“ [2]) und scharfe Klasseneinteilung der Städte nach ihrem Stadtplan aufzustellen, ist deshalb schwierig und nur mit Willkür durchzuführen, weil zu viele Zwischenformen vorkommen, die man wegen des viereckigen Marktes und einiger rechtwinklig sich schneidernder Straßen der Gruppe der Kolonialstädte zuteilen möchte, während die im übrigen ganz unregelmäßige Anlage sie in die zweite Gruppe verweisen würde (Strelno zeigt in der nördlichen Hälfte regelrechte Anlage, in der südlichen gar nicht, Kolmar hat nur koloniale Ansätze am Markt).[3])

Aus dem Vorhergehenden ergibt sich, daß die Vermutung von Fritz (S. 14), es sei ein ganz spezifischer Unterschied zwischen den städtischen Grundplänen und denen der Dörfer im östlichen Deutschland vorhanden, wenigstens für die Provinz Posen nicht ganz zutrifft.[4]) Doch nicht nur in der äußeren Anlage unterscheiden sich manche Städte nicht von den Dörfern, sondern

---

[1]) Das muß besonders betont werden, wenn Kothe 1. I 71 sagt: „Auf leerem Grunde erbaut, wiederholen diese (die mit deutschem Recht bewidmeten Städte sind gemeint) ohne Ausnahme den regelmäßigen Lageplan der Städte Ostdeutschlands, Polens und Ungarns, welche nicht allmählich erwachsen, sondern mit der Besiedlung des Landes von zugezogenen deutschen Einwohnern gegründet sind“, so gilt das so uneingeschränkt, wie es nach diesen Worten scheinen könnte, eben nicht für alle Städte Posens.

[2]) vgl. Fritz S. 27.

[3]) Eine eingehende Erörteruug der mannigfachen Probleme, welche die einzelnen Stadtpläne, besonders die zuletzt erwähnten „gemischten“, darbieten, ist im Rahmen dieser Arbeit nicht möglich, muß vielmehr einer besonderen Untersuchung vorbehalten bleiben. Es mag hier nur noch erwähnt sein, daß die jetzigen Stadtpläne, wie sie die Meßtischblätter bieten, oft recht jung und gegen früher ziemlich verändert sind. Aber nur in wenigen Fällen wird es möglich sein, die ältere Form auf Grund der im Kgl. Staatsarchiv in Posen vorhandenen Pläne aus früherer Zeit zu ermitteln. Vgl. bes. Kothe 2.

[4]) Fritz erwähnt übrigens später (S. 28), daß es in den slavischen Gebieten auch eine ganze Anzahl höchst unregelmäßiger und winkliger Stadtanlagen gebe.

auch wirtschaftlich stehen eine ganze Reihe kleiner Städte gänzlich auf der Stufe reiner Ackerbausiedlungen, ihre Bürger werden bezeichnenderweise „Ackerbürger" genannt. Während in anderen Gebieten Deutschlands das Eindringen der Industrie in die Dörfer diese nicht nur in der äußeren Erscheinung, sondern auch in bezug auf das Wirtschaftsleben ihrer Bewohner den Städten angenähert hat, ist in der Provinz Posen durch das Herabsinken vieler kleinen Städte zu Dörfern die scharfe Grenze zwischen Stadt und Dorf verwischt worden.

Bei einigen dieser Städtchen, wo ein gar zu auffälliger Gegensatz zwischen ihrem aus der Vergangenheit stammenden Stadtrecht und dem tatsächlichen Zustand, der sie als reine Dörfer erscheinen ließ, vorhanden war, hat die Regierung der geschehenen wirtschaftlichen Veränderung auch die rechtliche Umwandlung in Landgemeinden folgen lassen. Schon bei der Organisation Südpreußens im Jahre 1795 wurde eine Einschränkung der Städte durch Verwandlung zahlreicher Mediatstädte in Dörfer (21 hatte die Posner Kammer in ihrem Bezirk dafür in Aussicht genommen) [1]) geplant; leider — kann man wohl sagen — scheiterte dieser Plan an den seiner praktischen Durchführung entgegenstehenden Schwierigkeiten. [2]) Was damals nicht gelang, ist später wenigstens teilweise nachgeholt worden: im Laufe des 19. Jahrhunderts sind 15 Städtchen als Landgemeinden eingerichtet worden, [3]) manchen anderen steht ein ähnliches Schicksal wohl noch bevor. [4])

Auch im Mittelalter waren schon öfters Städte durch Zerstörung im Kriege, Feuersbrünste oder andere Ursachen so herabgekommen, daß sie als Dörfer galten und es entweder blieben oder später eine zweite Bewidmung mit Stadtrecht erfuhren (z. B. Ostrowo, Margonin, Obersitzko).

So ist also die Grenze zwischen Stadt und Dorf durchaus fließend. Soll man nun, dem Beispiel der Statistik folgend, die Unterscheidung zwischen Dorf und Stadt einfach aufgeben und

---

[1]) Nach Warschauer 3 S. 480 waren es folgende: Blesen, Betsche, Scharfenort, Kähme, Kiebel, Stobnica, Dubin, Ritschenwalde, Dolzig, Moschin, Kriewen, Kostschin, Pogorzela, Mieschkow, Dobrzyca, Miłoslaw, Jaratschewo, Zerkow, Mieltschin, Kaźmierz, Priment.

[2]) Warschauer 3 S. 481.

[3]) Nach Warschauer 1 sind es folgende: Radolin (1857), Zernik (1859), Zydowo (1869), Wilatowen (1871), Mieschkow (1873), Kwiecischewo (jetzt Blütenau), Kähme (1874), Kiebel (1883), Lekno, Lopienno (1888), Zaborowo (1893), Dubin (1895); außerdem noch Neubrück (Wartoslaw), Priment, Welnau (Kiszkowo) (ohne Jahresangabe).

[4]) Mieltschin wurde 1907, Baranow 1908 in eine Landgemeinde umgewandelt.

die Siedlungen nur nach ihrer Einwohnerzahl in verschiedene Größenklassen einteilen?[1]) Es wäre das, geographisch betrachtet, ein ebenso einseitiges Einteilungsprinzip wie der wechselnde politische Charakter. Für den Geographen kommen die menschlichen Wohnplätze einmal als Teile der Landschaft in Betracht; er wird demgemäß auf ihre äußere Anlage und Bauweise achten; sodann aber auch als Stätten des wirtschaftlichen Lebens; er berücksichtigt daher ihre wirtschaftliche Bedeutung für die engere und weitere Umgebung,[2]) die sich nicht allein durch die Einwohnerzahl ausdrücken läßt; denn eine kleine „Landstadt" ist für ihre „Landschaft" von größerer Bedeutung als eine an Einwohnerzahl sie vielleicht übertreffende Ackerbausiedlung.

In einem Ackerbaugebiet, wie es die Provinz Posen ist, scheiden sich von den reinen Ackerbausiedlungen, den Dörfern, die vornehmlich dem Handwerks- und Gewerbebetrieb, dem Handel und Verkehr dienenden Städte. Diese unterscheiden sich auch durch ihre geschlossene Bauweise und ihren Lageplan von den Dörfern. Die schon erwähnte historische Entwicklung hat jedoch diese einfache und natürliche Einteilung etwas gestört, weil Orte, die der ersten Gruppe angehörten, in die zweite gerückt sind und umgekehrt. Es gibt also gegenwärtig in der Provinz Posen Dörfer mit städtischer Bauweise und Anlage und anderseits „Städte" mit durchaus dörflichem Wirtschaftsleben, beide Gruppen nur geschieden durch den für den Geographen unwichtigen politischen Charakter. Diese beiden Gruppen lassen sich unter der Bezeichnung „Ackerstädtchen", die ja im Volksmund gebräuchlich ist, zusammenfassen, indem für diejenigen unter ihnen, die jetzt Landgemeinden sind, auf ihre historische Vergangenheit als Städte Rücksicht genommen wird. Welche von den Orten, die jetzt noch politisch als Stadtgemeinden gelten, dieser Gruppe der Ackerstädtchen zuzurechnen sind, das kann nur die Untersuchung jedes einzelnen Falles lehren.

Wenn somit die untere Grenze der „Städte" im geographischen Sinn, wie ja oben festgestellt wurde, nicht mehr sehr bequem erkennbar ist, so ist doch weder hierdurch noch durch die Tatsache, daß überhaupt eine solche Übergangsgruppe vorhanden ist, der Unterschied zwischen Stadt und Dorf als zweier durch ihren Wirtschaftscharakter und ihre äußere Form deutlich getrennter Siedlungsarten aufgehoben.

Gerade diese Gruppe der kleinsten Städte, die es zu keiner Bedeutung gebracht haben, vielmehr in ihrer Entwicklung rück-

---

[1]) Bücher S. 445.
[2]) vgl. Hettner S. 361.

wärts gegangen sind, ist deshalb besonders wichtig, weil sie deutlich zeigt, daß bei vielen Stadtgründungen auf dem Boden der Provinz Posen natürliche Bedingungen nicht von entscheidender Bedeutung gewesen sind. Die polnischen Adligen haben nicht nur die Zahl der Städte planlos vermehrt, um ihre Einnahmen aus den Abgaben der Städte zu vergrößern, sondern sie haben auch in ihrem blinden Eifer versäumt, für die Neugründungen einen geeigneten Platz auszuwählen bezw. von ihren Dörfern das durch seine Lage am meisten begünstigte zur Stadt zu erheben, obwohl doch eine gedeihliche Entwicklung der Stadt in ihrem eigenen Interesse gelegen hätte. Daher sind manche Städte ganz willkürlich in die Landschaft hineingesetzt und an ganz ungeeigneten Stellen gelegen, so daß man nur kopfschüttelnd solche Stadtlagen wie die von Zaborowo, Sandberg, Rothenburg, Witkowo, Mielitschin und Zydowo (die letzten beiden jetzt Dörfer) auf der Karte betrachten kann.

Es vollzog sich aber mit der Zeit naturgemäß durch die Einwirkung der geographischen Faktoren eine Auslese unter den zahlreichen Städten, wobei die durch ihre Lage entschieden begünstigten einen Vorsprung gewannen und sich in aufwärtsstrebender, wenn auch oft gewaltsam durch Krieg, Feuersbrunst oder Pest unterbrochener Entwicklung allmählich heraushoben über die Menge der übrigen hoffnungslos vegetierenden oder zu immer größerer Bedeutungslosigkeit herabsinkenden Orte. Dieser Auslesevorgang dauert bis in die Gegenwart hinein fort und hat gerade in jüngster Vergangenheit durch die Einwirkung eines neuen Faktors, der Eisenbahnen, besonders lebhafte Formen angenommen. Der gegenwärtige Zustand der Städte ist von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet ein Augenblicksbild, das sich nur erklärt aus der ganzen vergangenen Entwicklung.

Die geographischen Faktoren, die auf die Entwicklung der posnischen Städte seit ihrer Entstehung bestimmend eingewirkt haben, aufzuzeigen, das ist die Aufgabe der folgenden Abschnitte.

Der Einfluß der Täler und ihrer Gewässer auf die Entstehung und Entwicklung der posnischen Städte.

Die Oberflächengestaltung unseres Gebietes erhält, wie wir sahen, ihr eigentümliches Gepräge durch das Talnetz, das die weite Ebene in einzelne Platten gliedert. Ein Blick auf die Karte zeigt sofort, daß die Täler und ihre Gewässer auch für die Städte von größter Bedeutung waren.

Wie Perlen auf der Schnur finden wir zahlreiche Städte an den Wasserläufen aufgereiht. An den drei Hauptflüssen der Provinz, der Warthe, Netze und Obra, liegen je zehn Städte (die Orte, die früher Städte waren, mitgerechnet),[1]) also ein Fünftel der Gesamtzahl (150 mit Einschluß der eingegangenen Städte).[2]) Dazu kommen die zahlreichen an kleineren Wasserläufen oder Seen gelegenen Orte, so daß die Gesamtzahl der posnischen „Wasserstädte" sich auf 114 beläuft, das sind 87 %. Frei auf der ebenen Hochfläche oder auf einem Hügel liegen nur folgende Städte: 1. Lissa, 2. Rawitsch, 3. Pogorzela, 4. Schmiegel, 5. Rakwitz, 6. Rothenburg (das seltsamerweise den Beinamen „an der Obra" führt), 7. Buk, 8. Neutomischel, 9. Zerkow, 10. Witkowo, 11. Strelno, 12. Hohensalza, 13. Exin, 14. Budsin, 15. Argenau, 16. Wissek, 17. Mixstadt (die letzten beiden außerhalb der Zone der großen Täler gelegen). Bei einigen dieser Städte ist jedoch ein unbedeutender Graben vorhanden, der in früherer Zeit als dauernd fließender Bach für den Ort vielleicht größere Bedeutung hatte als heutzutage. Es zeigt sich also auch bei den posnischen Städten deutlich die Abhängigkeit der menschlichen Siedlungen von dem zum Leben unentbehrlichen Wasser.[3])

In einem so flachen Lande, wie es die Provinz Posen ist, hatte aber das Wasser noch eine andere Bedeutung für die Siedlungen: es bot ihnen einen einigermaßen wirksamen Schutz, der nur in strengen Wintern vollständig versagte.[4]) Als besonders günstig erwiesen sich in dieser Hinsicht die sumpfigen Gründe der breiten Täler, die großenteils mit Torfmooren erfüllt waren; ein solches Tal kann man ja auf keine Weise — von den zeitraubenden Dammschüttungen und den nur schwer herzustellenden Bohlenwegen abgesehen — weder zu Fuß noch zu Pferde, noch auf Brücken oder Kähnen überschreiten. Während im deutschen Mittelgebirgsland die Zufluchts- und Verteidigungsstätten auf schwer zugänglichen Bergeshöhen angelegt wurden, bauten die Bewohner des ostdeutschen Flachlandes ihre Burgen in den Sumpf hinein, nämlich auf die rings von Sumpf um-

---

[1]) Netzestädte: 1. Kruschwitz, 2. Pakosch, 3. Bartschin, 4. Labischin, 5. Netzwalde, 6. Ruda †, 7. Nakel, 8. Usch, 9. Czarnikau, 10. Filehne. Warthestädte: 1. Neustadt, 2. Schrimm, 3. Posen, 4. Obornik, 5. Obersitzko, 6. Wronke, 7. Neubrück †, 8. Zirke, 9. Birnbaum, 10. Schwerin. Obrastädte: 1. Jaratschewo, 2. Kriewen, 3. Kosten, 4. Moschin, 5. Kiebel †, 6. Kopnitz, 7. Bentschen, 8. Tirschtiegel, 9. Meseritz, 10. Blesen.

[2]) Auch Fritz (S. 19) hat darauf hingewiesen, daß die ostelbischen Städte, wie er glaubt „ausnahmslos", in der Nähe eines Stromes, Flusses, Baches oder eines Sees liegen.

[3]) vgl. Schlüter S. 244/45.

[4]) Deecke S. 195.

schlossenen höheren Kuppen in den großen Talzügen oder auf wirkliche Inseln in Flüssen und Seen; solche waren allerdings nicht sehr zahlreich vorhanden.

In derartiger Lage finden sich die in unsrer Provinz so häufigen Ringwälle und die später entstandenen, aus Feld- oder Backsteinen erbauten Burgen, die jetzt entweder in Trümmern liegen oder ganz verschwunden sind. Als Beispiele seien nur genannt: Die Ringwälle bei Karzec (jetzt Kartzen) im Tale des Polnischen Landgrabens (zwischen Punitz und Kröben), sowie bei Gostyn (jetzt abgetragen), ferner die Ringwälle im und am Lendnitzasee (westlich von Gnesen).[1]) Burgruinen stehen bei Meseritz und Kruschwitz, auf der Insel im Lendnitzasee, bei Boleslawice in der Prosnaniederung und anderswo; gänzlich verschwunden sind die Burgen bei Bromberg (Bydgoszcz), Bentschen, Filehne, Kempen, Rogasen, Scharfenort, Bomst und auf der Wartheinsel Radzim (zwischen Posen und Obornik).[2])

Bedeutsam für die Lage der seit Mitte des 13. Jahrhunderts neuerbauten deutschen Städte wurde nun der Umstand, daß die deutschen Einwanderer, besonders ihre Führer, d. h. der jedesmalige Lokator — er war ja mit der Landesbeschaffenheit wohl vertraut — sich bei der Wahl des Platzes für die Siedlung an das von den einheimischen Slaven gegebene Beispiel hielten oder aber selbständig — allerdings aus demselben Grunde wie jene, eben um des bei den damaligen unsicheren Verhältnissen so nötigen Schutzes willen — sich eine solche von Wasser und Sumpf geschützte Stelle aussuchten.[3]) Daher hat ein großer Teil der posnischen Städte eine deutlich erkennbare „Insellage“ inmitten der breiten Täler. Es bestätigt diese Tatsache die Vermutung Deeckes, daß „der weitaus größte Teil der norddeutschen Städte östlich der Elbe da angelegt ist, wo aus Moor und Sumpf sich trockene, bebauungsfähige Hügel erhoben“.[4])

Besonders zahlreich sind solche Inselstädte im ostposnischen Seenlande, das schon in den ältesten Zeiten dicht besiedelt war, wie die zahlreichen Altertumsfunde und Denkmäler beweisen.[5]) Hier war ja zur Zeit, als Polen in das Licht der Geschichte trat, der Mittelpunkt des Reiches (erst Kruschwitz, dann Gnesen); offenbar begünstigte die Fruchtbarkeit der kujawischen Schwarzerde den Anbau des Bodens in dieser Landschaft; der Wald

---

[1]) Kohte 1. III 275 mit Lageplan.
[2]) Einzelne Nachrichten über diese Burgen bei Kohte 1.
[3]) Deecke S. 200; Fritz S. 35; Wuttke S. 183/84.
[4]) Deecke S. 192.
[5]) Kohte 1. I 44; die Karte zeigt in diesem Gebiet die meisten romanischen Steinbauten.

ist hier nur schwach vertreten. Es ist also verständlich, daß die deutschen Städteerbauer sich zunächst dieses Gebiet für ihre Niederlassungen aussuchten.

Mehrere breite Täler durchziehen dieses Seenland nach allen Richtungen hin; sie stellen aber nicht eine durchgehende Verbindung zwischen den die Hochfläche umgrenzenden Talzügen her, sondern nehmen mitten auf ihr, meist in einem See, ihren Anfang. Die Gewässer in diesen Tälern haben wegen der schwachen Neigung der Talsohle und der geringen Wassermenge noch nicht das Normalgefälle erreicht; daher werden die Flußläufe hier sehr häufig durch langgestreckte Seespiegel unterbrochen. Die jetzt zuweilen noch eintretenden Überschwemmungen in diesen Tälern (z. B. im Frühjahr 1908)[1] lassen erkennen, wie hoch der Wasserstand früher bei der mangelnden Vorflut gewesen sein mag. In diesen Wiesentälern liegen folgende Städte mit deutlich erkennbarer Insellage (vgl. die beigegebenen Skizzen, die besser als eine umständliche Beschreibung das Gesagte deutlich machen):

1. Pakosch am westlichen Ufer der oberen Netze, die hier auf der kurzen Strecke zwischen dem Pakosch- und Mölnosee in einem 2 km breiten Tale fließt, dessen Sohle etwa 20 m tiefer liegt als die beiderseitigen Hochflächen. Daß die Stadt auf einer natürlichen Erhöhung im Tale liegt, erkennt man deutlich an der sanft ansteigenden Straße, die von der Netzebrücke zum Markte führt; von der Straßenkreuzung im Westen der Stadt aus gesehen liegt vor dem Beschauer ein schmaler Wiesengrund, der von einem Graben durchzogen wird (wahrscheinlich ist es ein ehemals bedeutenderer Seitenarm[2] der Netze); dahinter steigt das Gelände, auf dem die Stadt liegt, schwach an. Die Stadt wurde auf Grund eines Privilegs König Kasimirs d. Gr. vom 9. Februar 1359[3] von den beiden Besitzern des Dorfes Pakosch auf dem Grund und Boden dieses Dorfes angelegt. Um 1250 gab es hier schon eine Pfarrkirche und eine Burg an der Stelle des späteren Reformatenklosters.[4] Das alte Dorf ist im Westen der Stadt noch deutlich zu erkennen.

---

[1]) P.Z. unter dem 22. März 1908.
[2]) vgl. Warschauer 14 S. 1
[3]) C. d. Nr. 1397.
[4]) Warschauer 14 S. 2, 3, 15. Es mag hier gleich erwähnt sein, daß die historische Lokalforschung in der Provinz Posen (abgesehen von den Städten Posen und Bromberg) noch arg im Rückstande ist. Solche Arbeiten wie die von Beheim-Schwarzbach über die Geschichte der Stadt Filehne, von Warschauer über die Geschichte der Stadt Pakosch und von Moritz über die Geschichte Fraustadts im Mittelalter bilden seltene Ausnahmen von der Regel. Es liegt noch viel wertvolles Material unbearbeitet im Posner

2. Bartschin liegt ebenfalls am linken Ufer der Netze, etwa 2 km vor ihrem Einfluß in den die ganze Talbreite ausfüllenden Pturker See auf einem niedrigen Werder, der im Süden von einer ziemlich breiten Abzweigung des Flusses umzogen wird. Die Stadt ist erst ziemlich spät angelegt worden, nach 1458; sie wird 1541 zuerst urkundlich genannt.[1]) Um 1579 wird bereits eine Vorstadt (suburbium) erwähnt; sie lag wahrscheinlich jenseits der Netze, wo jetzt das Gut und die evangelische Kirche nebst mehreren Häusern längs der Straße nach Znin liegen, und wurde wohl von eingewanderten böhmischen Brüdern bewohnt.[2])

3. Labischin. Die Insel, auf der die Altstadt erbaut wurde, ist hier besonders deutlich kenntlich, da sie von zwei Armen der mehrfach geteilten Netze vollständig umfangen wird. Auch hier ist das Netzetal noch schmal; erst 1 km unterhalb der Stadt tritt der Fluß in den südlichen Arm des Thorn-Eberswalder Haupttales ein. Als Stadt (oppidum) wird Labischin zuerst 1369 genannt,[3]) doch wird die Stadt, die das regelrechte, wenn auch durch den Fluß etwas beengte Kolonialschema zeigt, wohl schon viel früher erbaut worden sein.[4]) Die ältere dörfliche Siedlung zieht sich am östlichen Talrande längs der Chaussee hin. Die ebenfalls hier gelegene Pfarrkirche der Stadt gehörte früher zu einem Reformatenkloster.

4. Znin, im Tale der oberen Gonsawka, eines linken Nebenflüßchens der Netze, hat eine ganz vorzügliche Schutzlage auf einer kleinen Insel, die als etwas höher gelegene Kuppe das hier 2,5 km breite Wiesental überragt, die Stadt aber bei hohen Wasserständen nicht vor Überschwemmungen schützt.[5]) Nach Norden und Süden boten die beiden Seen nicht nur eine vorzügliche Deckung gegen Angriffe, sondern auch reichliche Fischnahrung. Im Osten fließt die Gonsawka an der Insel vorbei; daß einst auch ein Arm im Westen die Insel umschloß, beweist das hier noch vorhandene sumpfige, von einem Graben durchzogene Wiesental, durch das erst vor kurzem ein zweiter Dammweg geschüttet worden ist; da die Erdmassen aber beständig in die Tiefe sanken und zu beiden Seiten den moorigen Boden aufquellen ließen, so mußte immer wieder neue Nachschüttung er-

---

Staatsarchiv. Der Verfasser hat den Mangel gründlicher und umfassender Darstellungen über die Geschichte der einzelnen Städte oft unangenehm empfunden.

[1]) Warschauer 1 S. 5.
[2]) Wuttke S. 266.
[3]) C. d. Nr. 1610; Warschauer 1 S. 120.
[4]) Der Ort „Labisin“ wird schon 1247 urkundlich erwähnt; C. d. Nr. 258.
[5]) P.Z. unter dem 20. März 1908.

folgen, so daß dieser gar nicht lange Weg der Stadt an 100000 Mk. gekostet hat.[1]) Rechts vom Flusse erhebt sich eine zweite kleinere Insel; hier steht die katholische Pfarrkirche, deren Gründung wahrscheinlich vor derjenigen der Stadt erfolgt ist. Ob hier auch die mittelalterliche Kastellansburg gestanden hat, ist unsicher, da keine Spuren von ihr erhalten sind. Die alte slavische Siedlung, die schon 1136 als Mittelpunkt eines Bezirks und Marktfleckens urkundlich genannt wird, kann entweder auch auf dieser kleineren Insel gelegen haben, worauf die Lage der Pfarrkirche hindeutet, oder was nach der unten angegebenen Urkunde wahrscheinlicher ist, am westlichen Talrand, wo jetzt noch eine dorfartige Vorstadt vorhanden ist. Die deutsche Stadt wurde vor dem Jahre 1338 durch einen der Gnesner Erzbischöfe gegründet, die damals hier ihren Lieblingssitz hatten.[2])

5. Janowitz, ein Städtchen im Welnatale, von dem nicht bekannt ist, wann es das Stadtrecht erhalten hat (das Dorf wird schon 1295 erwähnt), mag nur im Vorübergehen genannt sein.

Ein ausgezeichnetes Beispiel für den Typus der Schutzlage bietet weiter abwärts an der Welna

6. Wongrowitz. Der südliche größere Stadtteil, die Altstadt, liegt mitten in dem Wiesentale am Südufer des Flusses und wird auf der Südseite von einem jetzt allerdings recht unbedeutenden Seitenarm umzogen, bildet also eine wirkliche Insel. Der Ort Wongrowitz, neben dem Vorwerk Prostynie auf dem östlichen Teil der Insel entstanden, wo der ungeteilte Fluß in einer Furt überschritten werden konnte, wird im Jahre 1381 zum ersten Male erwähnt und war wahrscheinlich damals schon, sicher aber 1393 Stadt. Erst später verschob sie sich mehr nach Westen hin; gegen Überschwemmungen war sie durch einen festen Damm geschützt (agger circum circa oppidum, Urkunde von 1498). Sie gehörte dem Zisterzienserkloster Lekno, das im Jahre 1396 hierher verlegt wurde. Die Neustadt auf dem rechten Welnaufer ist erst später entstanden.[3])

Aus dem nördlichen Teile der Provinz Posen seien als Beispiele für eine ähnliche Insellage inmitten breiter Täler noch genannt:

7. Filehne an der unteren Netze, auf einer dreieckigen Insel zwischen dem Flusse und einem zum Teil schon verlandeten Altarme, der die Stadt vom südlichen Talrande trennte. Wann die deutsche Stadt im Schutze der alten Grenzburg (1213 ur-

---

[1]) P.Z. unter dem 12. August 1907.

[2]) C. d. Nr. 1179; Warschauer 1 S. 290; Wuttke S. 442 hält „das Vorhandenseins Schnins als Stadt im Jahre 1284 für erwiesen".

[3]) Hockenbeck S. 59, 60, 75, 76, 88—93.

kundlich genannt) gegründet wurde, ist nicht genau zu sagen; vielleicht geschah es schon 1239 vom schlesischen Kloster Leubus aus.[1])

8. Schneidemühl liegt auf einer trockenen, rings von Sümpfen umschlossenen Sandfläche in dem sehr verbreiterten Tale der unteren Küddow; die Altstadt mit ihrer Insellage hebt sich deutlich ab von den später entstandenen Vorstädten. Leider wissen wir nichts über die ältere Geschichte der Stadt. Das Gründungsprivileg zu deutschem Recht stammt erst aus dem Jahre 1513.[2])

In Westposen, dem von der Warthe und Obra umschlossenen Gebiete, liegt die Stadt

9. Samter auf einer wenig erhöhten Insel (die Straßen haben schwache Steigung zum Marktplatz) im Samicatale, da, wo es von einem anderen schmalen Wiesentale gekreuzt wird. Samter wird 1284 als Marktflecken erwähnt und ist wohl am Ende des 14. Jahrhunderts zur Stadt erhoben worden.[3])

10. Bentschen liegt in dem breiten Obratale am Nordende des großen Bentschner Sees. Auch diese Stadt ist im Schutze einer Burg wahrscheinlich noch im 13. Jahrhundert entstanden.[4])

Nahe der Westgrenze unserer Provinz liegen die beiden Städtchen

11. Bomst und

12. Brätz mitten im breiten Wiesental der Faulen Obra, die sehr kleine Altstadt von Bomst sogar auf einer richtigen Flußinsel. Beide Orte sind als Dörfer recht alt; Brätz wurde erst 1428 zur Stadt erhoben, Bomst wahrscheinlich bedeutend früher, wann, ist aber ungewiß.[5])

Am Südrande des großen Obrabruches liegt das ehemalige Städtchen, jetzige Dorf

13. Priment in geringer Entfernung vom Uferrande, rings von sumpfigen Wiesen umgeben, offenbar auf einer kleinen trockenen Kuppe (vielleicht einem künstlich aufgeschütteten alten Ringwall), gegenüber der Einmündung des vom Primenter See erfüllten Tales. Urkundlich wird der Ort, d. h. wahrscheinlich die Burg, die für später hier bezeugt ist, schon im Jahre 1210 als Mittelpunkt eines Bezirkes erwähnt.[6])

---

[1]) Warschauer 1 S. 39, 40; Beheim-Schwarzbach S. 325.
[2]) Warschauer 1 S. 233/34.
[3]) C. d. Nr. 546; Warschauer 1 S. 223.
[4]) Warschauer 1 S. 6, 7.
[5]) Warschauer 1 S. 18.
[6]) Warschauer 1 S. 197.

Auch in den schmalen Wiesentälern, welche die Südposnische Hochfläche durchfurchen, finden sich mehrere Inselstädte, z. B.

14. Kosten, an der oberen Obra, kurz vor ihrem Eintritt in das große Bruch. Die Altstadt liegt in dem hier ziemlich schmalen Tale nahe dem südlichen Uferrand. Ein wahrscheinlich künstlich von der Obra abgezweigter Arm schützte die Stadt als breiter Wallgraben nach dieser Seite hin. Die alte Burg[1]) lag, wie ein noch erhaltener Burgberg mitten im Wiesental bezeugt, im Osten der Stadt. Diese selbst ist wohl schon im 13. Jahrhundert, jedenfalls aber vor 1310 begründet worden.[2]) Am jenseitigen Talrand zieht sich das 1310 zu deutschem Recht angelegte, langgestreckte Dorf Kielczewo hin, das seit 1905 eingemeindet ist.

16. Gostyn. Die kleine Altstadt liegt im Wiesengrunde des etwa 1 km breiten Kaniatales, gegenüber der Einmündung eines von Osten kommenden Seitentales, das als Abzweigung des Obratales an Sandberg vorüberzieht und jetzt keine Wasserader enthält. Auch hier ist, wie in Kosten, ein Burgberg dicht am Flusse noch erhalten, und die Stadt ist nach Westen hin durch einen von der Kania abgezweigten Graben geschützt gewesen. Die Stadt stammt ebenfalls aus dem 13. Jahrhundert (wahrscheinlich schon 1278, sicher aber vor 1301 erbaut). Die Entstehung dieser Stadt im Kaniatale scheint übrigens ein deutlicher Beweis dafür zu sein, daß man absichtlich für die neue Stadtgründung solche geschützte Ortslage auswählte; denn im Jahre 1278 erteilte der großpolnische Herzog Przemislaus II. dem Nikolaus, Jägermeister von Posen, das Recht, in seinen Gütern Gostyn und Brzezie das deutsche Recht einzuführen sowie im Gebiete von Brzezie eine Stadt anzulegen. Nikolaus wählte aber für die Stadt einen andern Platz, den, welchen sie heute noch hat, bei Gostyn, das schon 1275 urkundlich als in seinem Besitz erwähnt wird; 1301 wird die neue Stadt Gostyn genannt; Brzezie dagegen blieb Dorf und wurde erst 1337 mit freiheitlichen Rechten ausgestattet.[3])

In demselben Tale, das westwärts umbiegend durch den Polnischen Landgraben zur Bartsch entwässert, liegen noch zwei Städte, deren Insel- und Tallage nur deshalb nicht leicht bemerkbar ist, weil die Talränder sich nach Westen hin immer mehr erniedrigen. Es sind:

17. Punitz. Die rundliche Altstadt liegt auf einer der zahlreichen, von den Armen des mehrfach geteilten Landgrabens

---

[1]) Wuttke S. 338/39; 1242 als Mittelpunkt eines Bezirks genannt; Warschauer 1 S. 99.

[2]) Warschauer 1 S. 99.

[3]) Warschauer 1 S. 73.

umschlossenen Inseln am Südrande des hier über 2 km breiten Tales. Punitz gehört auch zu den Städten, die am Anfang des 14. Jahrhunderts urkundlich genannt werden, und ist wahrscheinlich schon im 13. Jahrhundert angelegt worden; der Ortsname kommt 1271 zuerst vor.[1])

18. Reisen, liegt 10 km westlich von Punitz, und zwar genau in der Mitte des fast 1,5 km breiten Wiesengrundes. Der Kern der Stadt wird von den Armen des Landgrabens umzogen, an der Ostseite liegt das Schloß, am südlichen Talrand zieht sich das Dorf Kloda hin. Von der älteren Geschichte dieser Stadt wissen wir leider nichts; daß sie erst 1422 entstanden sein soll, ist wegen des regelrechten Kolonialschemas nicht sehr wahrscheinlich.[2])

19. Görchen, dessen Altstadt durch einen abgezweigten Graben wohl erst künstlich zu einer Inselstadt gemacht worden ist, liegt an der Dombroczna, einem rechten Nebenbach der Orla: auch über Görchens Gründung ist nichts Genaueres bekannt, nur daß sie vor 1406 erfolgt ist; als Dorf wird Görchen schon im 13. Jahrhundert erwähnt.[3])

20. Adelnau. Von den drei getrennten Stadtteilen (Gorka, Miasto, Piaski) liegt der mittlere auf einem ziemlich kleinen Werder mitten im Bartschbruch und wird von zwei Armen der Bartsch umflossen. Gegen die Hochwasser ist die Stadt erst im 19. Jahrhundert durch die Anlage von Deichen geschützt worden.[4]) Im Mittelalter stand hier eine Burg, deren Trümmer im Jahre 1832 abgetragen worden sind. Die Stadt selbst ist wohl um das Jahr 1400 entstanden.[5])

Endlich wäre von den Städten Südposens noch zu nennen:

21. Dolzig in einem breiten, dem oberen Obratal parallel ziehenden Tale zwischen zwei Seen auf einer etwa 4 m über die Seespiegel emporragenden Insel, die im Norden und Süden durch das einst sumpfige Tal nicht minder gut geschützt war als im Westen und Osten durch die Seen. Das schon 1136 erwähnte Dorf wurde erst 1359 zur Stadt erhoben.[6]) Die Lage der Stadt hat sehr große Ähnlichkeit mit der von Znin.

---

[1]) C. d. Nr. 611.

[2]) Die Jahreszahl 1422 im Stadtwappen gibt nach Warschauer (1 S. 212) vielleicht die Zeit der Verleihung des deutschen Stadtrechtes an; wahrscheinlich handelte es sich damals aber um eine Erneuerung der längst vorher geschehenen Verleihung.

[3]) Warschauer 1 S. 69.

[4]) Kreisbeschreibung Adelnau 1863 S. 33.

[5]) Warschauer 1 S. 1.

[6]) Warschauer 1 S. 35.

Auch das südlichste Tal auf dem Boden der Provinz Posen (jenseits des Schildberger Höhenrückens), aus dem nach Westen die Weide zur Oder, nach Osten das Schummerwasser zur Prosna fließt,[1]) beherbergt zwei Städte: 22. Kempen und 23. Baranow, die nur wenig mehr als 1 km voneinander entfernt sind. Die ältere von beiden ist wohl das jetzt in eine Landgemeinde umgewandelte Baranow, im Schutze einer Burg auf einem kleinen Werder mitten in dem breiten Wiesental dicht am Niesobbach erbaut (nach 1458, vor 1532). Kempen, polnisch Kępno,[2]) liegt am Nordrand einer größeren Insel, die sich in ihrem höchsten Punkte etwa 15 m über die umgebenden Täler erhebt;[3]) die jetzige Stadt wurde im Jahre 1660 gegründet, doch hat offenbar an ihrer Stelle schon früher (vor 1360) eine Stadt namens Langenfurt gestanden, die längst wieder eingegangen war.[4])

Wie die beigegebenen historischen Nachrichten über die Entstehung der Städte zeigen, sind die meisten Inselstädte recht alt, nämlich im 13. und 14. Jahrhundert entstanden, also zu einer Zeit, in der die unsicheren Verhältnisse in Polen, die steten Grenzkämpfe besonders, eine geschützte Lage als sehr wertvoll erscheinen ließen. Bei vielen befand sich ja auch eine Burg.

Infolge späterer Zuwanderungen sind mehrere der genannten Städte vergrößert worden. Dabei hat ihre eigentümliche Ortslage einen bedeutsamen Einfluß auf die räumliche Entwicklung ausgeübt. Da die meist recht kleinen Inseln oder Werder gleich bei der ersten Anlage der Städte vollständig bebaut wurden, mußten beim Zuzuge neuer Einwohner die Vor- oder Neustädte jenseits des die Altstadt schützenden, aber zugleich auch ein-

---

[1]) Partsch 2 S. 121.

[2]) Im heutigen Polnisch bezeichnet kępa, kępina einen Werder oder eine Insel, mit Gebüsch bewachsen; vgl. das deutsche Wort Kempe, Weidenkempe oder Kämpe. In der Gründungsurkunde von 1660 heißt es: „Insigne (das Wappen) . . . erit Olor seu Cygnus coloris albi in campo caeruleo viridi insulae, vulgo na Zielonej Kempie“ (= auf einer grünen Insel).

[3]) Pietsch (S. 10) teilt als mündliche Überlieferung mit: „Die Wegverbindung beider Orte (Kempen und Baranow) war früher wegen dazwischenliegender Sümpfe und Moräste äußerst schlecht. Geradezu aufgehoben aber wurde sie zur Zeit der Frühlings- und Herbstregen, so daß Fußgänger und Wagen nur auf einem gegen 10 km betragenden Umweg über die Dörfer Olszowa—Jankow von Kempen nach Baranow gelangen konnten. Dazu paßt eine Stelle aus der Kirchengründungsurkunde von 1684: „ob inundationem tempore vernali et brumali aquarum“.

[4]) C. d. Nr. 1432; Warschauer 1 S. 86; Schmidt 1 S. 368; im 15. Jahrhundert wird auch ein Schloß Kampno erwähnt (urkundlich zuerst 1433 als fortalicium genannt. Pietsch I, 7); es ist 1455 von polnischen Edelleuten verbrannt worden (Pietsch II, 13) und hat wahrscheinlich auf dem (von Pietsch II, 5 beschriebenen) Kopiec, d. h. dem Hügel im NW. der Stadt, gestanden.

engenden sumpfigen Tales oder Gewässers errichtet werden. Daher bietet der Stadtplan zahlreicher Städte in unserer Provinz das Bild mehrerer, oft ziemlich weit voneinander getrennt liegender Siedlungen, die aber doch zu einer Stadtgemeinde vereinigt sind. War das Tal breit genug, so erfolgte die neue Anlage noch auf dem Talboden dicht am Rande der Hochfläche; war das Tal dagegen zu schmal, so wurde die Neustadt oben auf der Hochfläche erbaut. Bisweilen wurde die Altstadt auf beiden Seiten von Vorstädten eingeschlossen (vgl. die beigegebenen Skizzen).

Nicht immer boten sich als Plätze für die Stadtgründungen allseitig von Wasser oder Sumpf umschlossene Inseln dar. Außer der „Insellage" kommen daher noch andre Arten von deutlich erkennbarer Schutzlage in unsrer Provinz vor. Halbinselartige Vorsprünge der Diluvialplatte, durch Flußschlingen oder spitzwinklig zusammentreffende Täler begrenzt, boten wenigstens nach drei Seiten eine natürliche Deckung. Krone an der Brahe liegt z. B. auf der äußersten Spitze einer solchen Halbinsel, die durch eine Windung des tief eingeschnittenen Brahetales gebildet wird; eine ähnliche Lage hat Netzwalde auf einer etwas breiteren, von der Netze und Gonsawka umflossenen Halbinsel, die an ihrer Wurzel durch ein Wiesental mit zwei kleinen Seen abgeschlossen ist. Nur zwei schmale Zugänge führten hier hindurch; den östlichen benutzt jetzt die Landstraße von Labischin her.

Auf einer ganz schmalen, nur von Norden her zugänglichen Halbinsel ist endlich Mogilno erbaut. Die Stadt war im Westen durch den See, im Osten durch ein breites Sumpftal, in dem jetzt Torf gewonnen wird, gut geschützt. Auf der künstlich erhöhten Südspitze dieser Halbinsel liegt (vielleicht auf der Stelle eines alten Ringwalles) das ehemalige Benediktinerkloster, eins der ältesten unsrer Provinz.[1])

Zwischen spitzwinklig zusammentreffenden Flußtälern hatten Meseritz, an der Einmündung der Packlitz in die Obra, und Obersitzko, an der Mündung der Zama in die Warthe, die Vorteile einer gesicherten Lage. Bei Meseritz weist eine Burgruine, bei Obersitzko ein kleiner Burgberg darauf hin, daß diese Schutzlage schon vorher ausgenutzt war.

Auch an rechtwinkligen Talvereinigungen, die nur nach zwei Seiten Schutz boten, finden sich mehrere ebenfalls recht alte Städte, z. B. Obornik an der Welnamündung, Schwerin an der Obramündung, beide östlich vom Nebenfluß gelegen. Rogasen

[1]) vgl. Warschauer 13.

zwischen seinem See und der Welna sowie Storchnest zwischen dem Launer See und der Samnitza gehören ebenfalls zu diesem Typus, ferner die an der Kniebiegung eines Flusses liegenden Städte Bromberg (die Altstadt im Westen und Norden von der Brahe umflossen), Schrimm (im Süden und Westen durch die Warthe geschützt) und Kopnitz an der Obra.

Die Tatsache, daß die allermeisten dieser durch eine gute Schutzlage ausgezeichneten Städte recht klein geblieben sind, ist ein deutlicher Beweis dafür, daß diese Schutzlage auf die wirtschaftliche Entwicklung der Städte keinen günstigen Einfluß geübt hat. Der wirtschaftliche Aufschwung einer Stadt ist abhängig von den Beziehungen zu ihrer Umgebung, von dem sie aufsuchenden oder durchziehenden Verkehr. Aber gerade diese versteckt gelegenen, von Sümpfen umgebenen Orte waren als Verkehrsknotenpunkte unbrauchbar. Während sie in den unruhigen Kriegszeiten früherer Jahrhunderte durch ihre geschütze Lage einen Vorzug hatten, wurde ihnen ihre Lage unter den anders gearteten Verhältnissen der späteren Zeit zum Nachteil.[1]) Auch von dem neuzeitlichen, durch Chausseen und Eisenbahnen vermittelten Verkehr sind viele dieser Orte wegen der schwierigen Geländeverhältnisse ihrer Umgebung geradezu gemieden worden, z. B. Storchnest, Priment und Czarnikau.

Nicht viel besser erging es den zahlreichen an einem See erbauten Städten. Diese Lage wurde wohl weniger des Schutzes wegen gewählt, der doch meist nur einseitig war, sondern wegen des Fischreichtums der Gewässer.[2]) Bedenkt man, welch wichtiges Volksnahrungsmittel die Fische in früheren Jahrhunderten besonders während der Fastenzeit waren — man denke nur an den großen Umfang des Handels mit eingesalzenen Seefischen auf den ins Meer mündenden großen Strömen Deutschlands[3]) — und zieht man in Betracht, daß bei den unvollkommenen Handels- und Verkehrsverhältnissen früherer Zeiten die Städte viel mehr auf die Naturgaben ihrer näheren Umgebung angewiesen waren als heutzutage, so sieht man leicht ein, daß die Lage an einem fischreichen See entschieden ein großer Vorzug war, der nicht nur die kleineren dörflichen Siedlungen, sondern auch die Städte anlockte. In den Gründungsurkunden zahlreicher Städte finden sich Bestimmungen über die Fischereigerechtsame der Bürger.[4])

---

[1]) Hahn S. 100: „Feste gesicherte Lage erwies sich in unruhigen Epochen wohltätig und fördernd, in friedlichen viel eher nachteilig".

[2]) Hahn S. 37.

[3]) vgl. auch Schmidt 8.

[4]) Über Rogasen z. B. vgl. Prümers 3.

Aber auch diese Lage an einem See war allein nicht geeignet, die Bedingungen für eine gedeihliche, wirtschaftliche Entwicklung der Städte zu bilden. Die meisten posnischen Seenstädte sind, soweit nicht andere Faktoren auf ihre Entwicklung fördernd eingewirkt haben, recht unbedeutend geblieben.

Der einzige Ort, der eine Schutzlage an einem See hat, ist Powidz auf einer kurzen Halbinsel des großen Powidzer Sees, durch den jetzt die russische Grenze hindurchgeht. Die meisten anderen Städte liegen auf einer offenbar willkürlich, nach zufälligen Umständen gewählten Stelle am Ufer ihres Sees, z. B. Kolmar, Gonsawa, Rogowo, Kletzko, Schwersenz, Kurnik, Scharfenort, Pinne, Betsche.

Von den vier Typen, die Hahn unterscheidet,[1]) ist der vierte, Lage auf einer Insel, gar nicht vertreten; als Halbinsellage (zweiter Typus) läßt sich die von Powidz ansehen; am Ende eines langgestreckten Sees (erster Typus) liegen Margonin, Rogasen und Kruschwitz. Recht häufig ist jedoch die Lage auf einem mehr oder weniger schmalen Isthmus zwischen zwei Seen (dritter Typus). Eine solche haben 1. Znin, 2. Pakosch, (2,5 km breiter Isthmus), 3. Wongrowitz, 4. Pudewitz, 5. Bnin, 6. Santomichel, 7. Tirschtiegel, 8. Wollstein, 9. Dolzig.

Diese Lage weist deutlich darauf hin, daß hier die Interessen des Verkehrs mitsprachen, der auf diese Durchgänge zwischen den Seen ebenso angewiesen war wie auf ganz bestimmte, einen bequemen Übergang gestattende Stellen der großen Täler und ihrer Flüsse.

Die Flüsse boten in einer Zeit, wo Wald und Sumpf den Landverkehr sehr hemmten und Kunststraßen noch nicht vorhanden waren, natürliche Verkehrswege, zumal im Flachlande, wo nicht Stromschnellen oder Wasserfälle ihr gleichmäßiges Gefälle unterbrechen und sie für die Schiffahrt unbrauchbar machen.

Auch in unserm Gebiete scheinen in ältester Zeit die Gewässer für den Verkehr benutzt worden zu sein. Außer der Sage vom „Polnischen Meere“ und der von ihm aus nach Netze, Warthe und Weichsel betriebenen Schiffahrt gibt es aber keine bestimmten Zeugnisse dafür. Aus dem Zustande der großen Täler und ihrer Flüsse vor ihrer erst in neuster Zeit erfolgten Regulierung läßt sich vielmehr der Schluß ziehen, daß mit Ausnahme der Warthe eine nennenswerte Schiffahrt auf ihnen nicht getrieben worden sein kann. Von dem Verkehr auf den Flüssen hatten die an ihnen gelegenen Städte also keine Förderung zu erwarten.

[1]) Hahn S. 38.

Wohl aber haben die Flüsse und breiten Sumpftäler als Verkehrshindernisse auf den Verlauf der Straßen und dadurch auch auf die Entwicklung der Städte Einfluß geübt. Während diejenigen Orte in den Tälern, die nur eine durch Wasser und Sumpf geschaffene Schutzlage hatten, also abseits vom Verkehr lagen, nicht emporblühen konnten, waren bei denjenigen, die an der Übergangsstelle einer wichtigen Handelsstraße über einen Talzug lagen, den „Paß- oder Brückenstädten", die Bedingungen für einen raschen wirtschaftlichen Aufschwung in friedlichen Zeiten gegeben. Da Hahn die Bedeutung der Sümpfe und Moore, besonders auch der versumpften Flußtäler, als Verkehrshindernisse in Vergangenheit und Gegenwart, die Wichtigkeit der Übergangsstellen und die Gründe für die Entstehung von größeren Siedlungen an ihnen, endlich auch die Beschaffenheit der zum Übergang geeigneten Stellen ausführlich dargelegt hat,[1]) so erübrigt es sich, hier noch einmal darauf einzugehen. Es mag vielmehr sofort die Betrachtung der einzelnen Wasserläufe und Talzüge in der Provinz Posen und ihrer Einwirkung auf die Entwicklung der an ihnen gelegenen Städte folgen.

Die Warthe.

An ihrer Mündung in die Oder bei Küstrin steht die Warthe dem Hauptstrome nur wenig nach. Sie führt der Oder die Gewässer eines Gebietes zu, das nur um 378 Quadratkilometer kleiner ist als das Gebiet der Oder oberhalb der Wartheмündung.[2]) Trotzdem ist die Wasserführung der Warthe doch erheblich geringer als die der Oder.[3]) Diese Tatsache erklärt sich aus der verschiedenen Beschaffenheit der beiden Flußgebiete. Die Oder empfängt ihre meisten Nebenflüsse aus den ihr Gebiet im Süden und Westen abschließenden Gebirgen, denen reichlicher Niederschlag (bis 1200 mm) zuteil wird; die Warthe dagegen wurzelt ebenso wie ihr zweitgrößter Nebenfluß, die Prosna, auf der nur zu bescheidenen Höhen ansteigenden polnisch-schlesischen Platte; die Netze gehört ganz dem Flachlande an und erhält nur durch ihre Nebenflüsse vom Baltischen Landrücken eine ziemliche Vermehrung ihrer Wassermasse. Die Höhe des Niederschlags im Warthegebiet erreicht auf russischem Boden etwa 700 mm, in der Provinz Posen beträgt sie durchschnittlich nur 500 mm.[4])

---

[1]) Hahn S. 10 ff.
[2]) OW. I 8.
[3]) Oder bei Küstrin bei MNW. fast 150 cbm/sec., OW. III 223; Warthe und Netze bei MNW. 106 cbm/sec., OW. III 778.
[4]) OW. I 35, III 775; Hellmann 1 u. 2.

Durch die Einwirkung ihrer Gebirgsnebenflüsse, von denen Bober und Lausitzer Neiße in nicht sehr großer Entfernung voneinander den Hauptstrom erreichen, erhält die Oder oberhalb von Küstrin ihren durch ungleichmäßige Wasserführung, namentlich häufigen Wechsel der Wasserstände während der Sommermonate, bezeichneten Charakter.[1]) Im Gegensatz dazu hat die Warthe den ausgesprochenen Charakter eines Flachlandflusses, dessen Wasserführung ganz überwiegend von der Schneeschmelze im Frühjahr abhängt.[2]) Zwar kommen auch bei ihr zuweilen sommerliche Anschwellungen, verursacht durch reichliche Niederschläge im oberen Flußgebiet, vor;[3]) sie beeinflussen aber die mittlere und untere Warthe kaum merklich.[4]) Wirkliche Sommerhochwasser sind eine seltene Ausnahme.[5])

Wie gering ihr Einfluß auf die mittlere Wasserführung des Flusses ist, zeigt ein Blick auf die jährliche Wasserstandsbewegung.[6]) Sie verursacht nur ein kleines Maximum des Mittelhochwassers im August; es bleibt aber unter der Höhe des Jahres-Mittelwassers.[7]) Im übrigen weisen die Sommermonate sehr niedrige Wasserstände auf, während die Oder neben dem Frühjahrs-Maximum ein allerdings schwächeres Sommer-Maximum hat.[8]) Ihren niedrigsten Wasserstand hat die Warthe im September.[9]) Nach einem allmählich erfolgenden Anschwellen vom Oktober an, das im Februar eine bedeutende Steigerung erfährt, bringt der März die höchsten Wasserstände; sie sind verursacht durch das Schmelzen des Schnees, dessen Aufspeicherung im oberen Flußgebiet auch dem April noch ziemlich hohe Wasserstände sichert. Im Mai zeigt sich, trotzdem die Wasserführung durch starke Niederschläge vergrößert wird,[10]) schon ein starkes Abfallen (im Frühjahr 1896 trat jedoch das Hochwasser erst im Mai ein, O.W. III. 796), das im Juni noch beträchtlicher wird, während in den folgenden Sommermonaten bis zum Minimum im September nur noch ein schwaches Absinken erfolgt. Der Unterschied zwischen dem Mittelwasser des Sommers

---

[1]) OW. I 10, 143.
[2]) OW. III 774/75.
[3]) vgl. darüber OW. III 787/88.
[4]) OW. I 143.
[5]) OW. III 775, 777.
[6]) vgl. OW. III 784/85, Abb. 45—53.
[7]) OW. III 787.
[8]) Partsch 1, I 189.
[9]) OW. III 795.
[10]) OW. III 775.

und dem des Winters beträgt an den Warthepegeln durchschnittlich nur 86 cm.[1])

Beachtenswerter als diese, entsprechend dem Charakter der Warthe als eines Flachlandflusses, ziemlich einfach verlaufende Kurve der Mittelwasserstände während eines Jahres sind die bisweilen zu bedeutender Höhe anschwellenden Hochfluten. Sie können auch den Städten an den Ufern gefährlich werden und haben namentlich in der Hauptstadt Posen mehrfach großen Schaden angerichtet.[2])

Von den erwähnten, selten vorkommenden sommerlichen Hochfluten war im 19. Jahrhundert nur diejenige von 1854 wirklich gefährlich, während die übrigen nur geringen Schaden an der Ernte verursacht haben.[3]) Auch in den früheren Jahrhunderten, aus denen wir Angaben über Hochwassererscheinungen in der Stadt Posen haben (seit dem 16. Jahrhundert), hat nur je einmal eine große sommerliche Überschwemmung stattgefunden, veranlaßt durch unaufhörliche Regengüsse,[4]) nämlich im Jahre 1550, vom 6. Juli bis in den September hinein, 1663 im August und 1736 im Juli. Dieses Hochwasser war das größte, das die Stadt jemals heimgesucht hat. Der Wasserstand betrug damals 9,3 m am Pegel Posen.[5])

Ebenso selten waren die Winterüberschwemmungen. Die drei, von denen wir Kunde haben, fielen in die Jahre 1539/40, 1755 (als Ursache werden Regengüsse angegeben) und 1769.[6]) In neuerer Zeit, seit 1848, ist das Mittelhochwasser nur im Dezember, und zwar viermal am Pegel Schrimm, dreimal an den übrigen Pegeln, überschritten worden.

Die eigentlich gefährlichen, weil besonders großen und häufig vorkommenden Überschwemmungen fallen in das Frühjahr, und zwar meist in den März; nach der Tabelle im Oderstromwerk (III, 796) zeigt dieser Monat an den Posner Pegeln überall die größte Zahl der Überschreitungen des Mittelhochwassers, und von den 39 Hochfluten, über die wir aus dem 16.—18. Jahrhundert Kunde haben, sind 33 Frühjahrshochwasser gewesen.[7])

Die Höhe und Dauer der Fluten war sehr verschieden. Mehrere Faktoren sind bei ihrer Beurteilung in Rechnung zu stellen. Zunächst ist maßgebend die Menge des im Winter ge-

---

[1]) OW. I 179.
[2]) vgl. Warschauer 10; über Hochwasser bei Schrimm P.Z. 20. 3. 1908.
[3]) OW. III 800.
[4]) Warschauer 10 S. 163.
[5]) OW. III 800.
[6]) Warschauer 10 S. 163.
[7]) Warschauer 10 S. 161.

fallenen Schnees, die jedoch als Ganzes nur dann in Betracht kommt, wenn keine Tauwetterperioden sie schon im Laufe des Winters bedeutend eingeschränkt haben. Sodann hängt viel davon ab, ob das Tauwetter allmählich einsetzt, oder ob plötzlich eintretende hohe Temperaturen binnen wenigen Tagen den Flüssen bedeutende Schmelzwassermengen zuführen. Am ungünstigsten wirkt das Zusammenfallen plötzlichen Tauwetters mit bedeutenden Regengüssen.

Die Hochwasserverhältnisse sind insofern noch günstig, als die Einwirkung der Nebenflüsse keine schädliche Erhöhung des Wasserstandes herbeiführt, weil deren Hochwasserwellen in der Regel vor dem Eintreffen der Warthewelle schon abgelaufen sind.[1]) Ungünstig dagegen wirken auf die Höhe und den Abfluß der Hochwasser mannigfache Hindernisse im Warthetal, da sie bedeutende Aufstauungen herbeiführen. In älterer Zeit waren solche Hindernisse die Talengen[2]) und die das Überschwemmungsgebiet großenteils erfüllenden Waldungen, außerdem die Mühlenwehre, die trotz der Verbote der polnischen Reichstage bestanden und erst nach der preußischen Besitznahme allmählich sämtlich entfernt worden sind.[3]) In neuerer Zeit sind dafür die Deiche, Straßendämme und Eisenbahnbrücken hinzugekommen.

Am ungünstigsten steht es mit dem Abfluß des Hochwassers in dem schmalen Durchbruchstal der Warthe zwischen Rogalinek und Obornik. Oberhalb Posens wird das Überschwemmungsgebiet bei Niwka und Puszczykuwko auf 500 m, unterhalb bei Radzim auf 300 m und bei Obornik sogar auf 250 m durch die beiderseitigen Höhenränder eingeschnürt.[4]) Außerdem ist das enge Tal unter- und oberhalb von Posen großenteils bewaldet.[5]) In der Stadt Posen selbst wirken als Abflußhindernisse die zu Verteidigungszwecken angelegten sogen. Schleusen, noch mehr aber ganze Stadtteile und Festungswerke, die im Überschwemmungsgebiete liegen.[6]) An der unteren Warthe sind auf der Strecke zwischen Birnbaum und Schwerin durch die Deichanlagen besonders ungünstige Abflußverhältnisse geschaffen worden, da hier auf einer Strecke von 26 km das Hochwasserbett meist nur 200—300 m breit ist, an der engsten Stelle sogar nur 160 m; hier sind daher auch mehrfach Deichbrüche vorgekommen.[7]) Am

---

[1]) OW. III 776/78.
[2]) OW. III 775.
[3]) OW. III 733.
[4]) OW. III 715. 730.
[5]) OW. III 731.
[6]) OW. III 727. 732/23.
[7]) OW. III 755. 765. 770.

besten steht es mit dem Abfluß in dem breiten Tal von der russischen Grenze bis Rogalinek, da hier außer einzelnen Wäldern natürliche Hindernisse vorhanden sind.[1])

Wie hoch tatsächlich unter diesen Verhältnissen das Wasser über den normalen Stand steigen kann, das zeigen die Tabellen im Oderstromwerk, die das besonders schlimme Hochwasser des Frühjahrs 1888 veranschaulichen. Dieses Hochwasser war auch deshalb noch besonders gefährlich, weil es mit dem Eisgang der Warthe zusammenfiel. Dieser nicht allzuhäufige Fall ereignet sich:

1. wenn im Winter plötzlich Tauwetter und starke Niederschläge eintreten (z. B. 1850 und 1876);

2. wenn starker Frost bis Ende Februar oder noch bis in den März hinein anhält und dann plötzlich Tauwetter eintritt (z. B. 1855, 1876, 1889);

3. wenn nach Beginn des Hochwassers Kälterückfälle auftreten (z. B. 1881).

Gewöhnlich fällt, wenigstens an der preußischen Warthe, der Scheitel der Hochflutwelle nicht mit dem Eisgang zusammen, sondern tritt erst einige Zeit nach dem Abgange des Eises ein. Der Eisaufbruch erfolgt gewöhnlich erst im März. Das erste Eis entsteht meist im Dezember, selten schon Ende November,[2]) doch bildet sich der Eisstand meist nicht vor Anfang Januar aus. Die Tabelle V gibt einen Überblick über die Dauer des Eisstandes nach den wenigen Angaben im Oderstromwerk (III, 803ff.). Im Durchschnitt der Jahre 1895—1900 dauerte die winterliche Unterbrechung der Schiffahrt auf der Strecke unterhalb Posens 69 Tage.[3])

So sind also die Bedingungen für die Schiffahrt auf der Warthe, soweit die Wasserführung und Eisverhältnisse in Betracht kommen, nicht gerade günstig. Der hohe Wasserstand des Winters und Frühjahrs kann wegen der Eisverhältnisse und Hochfluten nicht voll ausgenutzt werden, denn bei einem Wasserstande von über 3 m am Pegel Posen nehmen die Versicherungsgesellschaften keine Versicherung für die Talfahrt mehr an.[4]) Im Sommer zwingt der außerordentlich niedrige Wasserstand meist auch zur Einstellung der Schiffahrt, im Jahre 1900 z. B. während der Monate Juli bis Oktober,[5]) oder

---

[1]) OW. III 729.
[2]) OW. III 802.
[3]) Seibt S. 260.
[4]) Seibt S. 261 Anm.
[5]) Seibt, Anlage I S. 335.

gestattet nur eine teilweise Belastung der Schiffe.[1]) Es bleiben also nur die Frühlings- und Herbstmonate, April bis Mai und Oktober bis November, für den regelrechten Schiffahrtsbetrieb übrig.

Von nicht minder großer Bedeutung als die Wasserführung und Eisverhältnisse ist für die Beurteilung der Schiffbarkeit eines Flusses die Beschaffenheit seines Flussbettes. Trotz der umfangreichen Strombauten und Regulierungsarbeiten, die an der Warthe unter der preußischen Herrschaft seit 1793, dann, nach der Unterbrechung durch die Franzosenzeit, seit 1819 und planmäßig für den ganzen Strom seit 1873 mit einem gewaltigen Kostenaufwande (4304684 seit 1869) ausgeführt worden sind, und zwar mit dem bescheidenen Ziele, eine Fahrstraße von 60 m Breite und 2 m Tiefe bei Mittelwasser, 1 m Tiefe bei Niedrigwasser zu schaffen,[2]) konnten doch nicht alle Schiffahrtshindernisse völlig beseitigt werden; die Arbeiten werden noch fortgesetzt, da am 1. April 1905 ein Gesetz über den weiteren Ausbau der Warthe erlassen ist.[3])

Der Abschnitt des Wartheбettes von der Grenze bis Schrimm wird durch die Sandmassen, welche die russische Warthe und die Prosna mitführen, verschüttet. Auf diesem Teile ist jedoch der Verkehr äußerst gering. Viel mehr fällt ins Gewicht, daß gerade in dem nordwestlich gerichteten Quertal der Warthe, wo der Fluß in den unteren Geschiebemergel eingeschnitten ist oder ihn durchsunken hat,[4]) außer einzelnen Sandbänken und starken Krümmungen besonders die großen Diluvialgeschiebe und Steinhäger die Schiffahrt noch immer gefährden, besonders auf der Strecke Owinsk—Obornik.[5])

Früher verursachten außerdem die hier sehr nahe aneinandertretenden Ufer — sie sind stellenweise weniger als 60 m voneinander entfernt — eine so starke Strömung, daß beladene Kähne nur von 6 Pferden stromaufwärts gebracht werden konnten (1837). Auch jetzt ist hier noch ein ziemlich starkes Gefälle

---

[1]) Nach Seibt (S. 260) ist nur während eines Drittels der Schiffahrtsperiode die Schiffahrt mit voller Ladung, während eines weiteren Drittels mit halber Ladung und während je eines Sechstels mit $^3/_4$ und $^1/_4$ Ladung möglich.

[2]) OW. III 703; bezogen auf den Bauwasserstand von + 1,00 m a. P. Posen, der aber um 0,16 m unter dem langjährigen MW. liegt, OW. III 705, 707.

[3]) vgl. P.L. 1908 Nr. 6; in den Jahren 1905 und 1906 sind je 50 000 Mk. zur Verbesserung der Fahrstraße (Nachregulierung) aufgewendet worden, P.N.N. v. 12. 1. 1908.

[4]) OW. III 705.

[5]) OW. III 706/07. 710/11. 725.

von 0,39‰.[1]) Noch ungünstiger waren die Verhältnisse bei Schwerin, wo eine auch bei gewöhnlichem Wasserstande vorhandene sehr heftige Strömung im Verein mit den Steinen im Flußbett die Durchfahrt sehr gefährlich machte; jetzt sind die Verhältnisse gebessert worden.[2])

Jedenfalls kann man aus den angeführten Tatsachen den Schluß ziehen, daß in früheren Jahrhunderten, als für die Instandhaltung der Schiffahrtsstraße von Staatswegen so gut wie nichts geschah, die Schiffahrt noch mit viel größeren Schwierigkeiten zu kämpfen hatte als gegenwärtig. Ein kurzer geschichtlicher Rückblick mag zeigen, wie es mit der Wartheschiffahrt tatsächlich bestellt gewesen ist.

Im Mittelalter, d. h. etwa bis zum Jahre 1500, kann ein nennenswerter Fernverkehr auf der polnischen Warthe kaum bestanden haben. Der Versuch König Wladislaus Jagiellos, im Jahre 1390 die Wartheschiffahrt in Gang zu bringen,[3]) wurde seitens der Stadt Frankfurt und des deutschen Ritterordens als eine unliebsame Neuerung empfunden, da „das doch von Aldirs ny gewest ist bis her“.[4])

In der Folgezeit diente die Warthe, in Polen wenigstens, viel mehr dem Mühlen- und Fischereibetriebe als der Schiffahrt, denn die Anwohner bauten Dämme und Wehre sowie Anlagen für den Fischfang quer durch den Fluß.[5]) Ein zugunsten der Schiffahrt dagegen gerichteter Beschluß des polnischen Reichstages vom Jahre 1447 mußte noch fünfmal neu eingeschärft werden (1497, 1511, 1532, 1540, 1598),[6]) scheint also nie gehörig befolgt worden zu sein. Immerhin beweist das Aufblühen der Stadt Landsberg, die seit 1257 das Niederlagerecht besaß, in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, daß die Schiffahrt auf der unteren Warthe nicht ganz unbedeutend gewesen sein kann. Bis Posen scheint sie sich jedoch nicht erstreckt zu haben.[7])

In den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts wurde der beginnende polnische Warthehandel[8]) durch mancherlei Hindernisse lahmgelegt. Die Stadt Frankfurt duldete den freien Handel auf der Warthe und nach Stettin nicht.[9]) Unterstützt wurde

---

[1]) OW. III 700. 705.
[2]) OW. III 753.
[3]) C. d. Nr. 1901.
[4]) Riedel I 23 S. 129 Nr. CLXXXI.
[5]) Schmidt 6 S. 85.
[6]) Schottmüller S. 13; Schmoller 2 S. 357; Klöden III 50.
[7]) Schmidt 6 S. 86.
[8]) Schmidt 6 S. 86; Klöden III 50.
[9]) Schmidt 6 S. 87; Schottmüller S. 11.

die Stadt in ihren Bemühungen seit 1535 durch die Landesherren der Mark, Joachim II. und Johann von Küstrin. Landsberg verlor sein Niederlagerecht (1536; nur die Polen sollten hier bei der Talfahrt noch Niederlage halten), und die Warthe wurde bald bei Küstrin durch hohe Zölle für polnische Schiffe so gut wie völlig gesperrt.[1]) Außerdem war ja auch der gesamte Oderhandel infolge einer Handelssperre zwischen Frankfurt und Stettin jahrelang (1551, 1562 und 1572 ff.) unterbrochen.[2])

In dieser zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts führten zwar Verhandlungen zwischen Kurfürst Joachim II. und König Sigismund II. August, wobei sogar von einer Wasserverbindung zwischen Warthe und Weichsel die Rede war,[3]) zur Ermäßigung der hohen brandenburgischen Zölle in einzelnen Fällen und ermöglichten einigen polnischen Adligen einen Wassertransport ihrer Güter nach Pommern.[4]) Unter dem Kurfürsten Johann Georg (1571—1598) wurde aber die Warthe wieder gesperrt.[5])

So war also gerade zur Zeit der Blüte der Stadt Posen im 16. Jahrhundert ein lebhafter Schiffsverkehr auf der Warthe gar nicht möglich.

Nach langwierigen Verhandlungen zwischen Brandenburg, Pommern und Polen wurde der „Kampf um den Warthehandel“[6]) im Jahre 1618 durch den Vertrag von Trebisch beendigt, demzufolge die Wartheschiffahrt unter Wahrung des Posner und Landsberger Stapelrechts bis nach Kolo hin freigegeben wurde.[7]) Bei den damals im polnischen Reiche herrschenden Zuständen wäre dieser Vertrag wohl dem Adel, nicht aber den Städten zugute gekommen; aber der Ausbruch des 30jährigen Krieges, ferner der Schwedisch-Polnische Krieg (1555—1560) und endlich der Nordische Krieg hinderte jeden erfolgreichen Warthehandel. Im Jahre 1643 beklagen sich zwar die Frankfurter, daß die Polen von Stettin nach Schwerin fahren, ohne in Frankfurt Niederlage zu halten,[8]) aber im Jahre 1662 lag die Wartheschiffahrt wieder gänzlich darnieder.[9]) Der allgemeine Verfall des polnischen Reiches im 17. und 18. Jahrhundert machte jeden wirtschaftlichen Fortschritt unmöglich. Die Städte hatten besonders schwer zu leiden. Unter Friedrich d. Gr. lebte die

---

[1]) Schottmüller S. 17; Klöden V 2.
[2]) Schmoller 1 S. 221, 226/27.
[3]) Schmidt 6 S. 87/88.
[4]) Schottmüller S. 11 ff.
[5]) Schmidt 6 S. 88.
[6]) Schottmüller S. 11.
[7]) Klöden V 18 ff.; Schottmüller S. 14—18; Schmidt 6 S. 89—92.
[8]) Klöden V 23.
[9]) Schmoller 2 S. 357.

Wartheschiffahrt vorübergehend wieder auf (1750 ff.);[1]) der Ausbruch des 7jährigen Krieges machte ihr aber bald ein Ende. Infolge der durch hohe Schutzzölle bewirkten Sperrung der preußischen Grenze gegen das polnische Getreide seit 1775 wurde der wichtigste Teil des Warthehandels fast völlig unterbunden.[2]) Als im Jahre 1793 das Wartheland preußisch wurde, war der Fluß in einem so traurigen Zustande, daß er sogar bei günstigem Wasserstande nur von wenigen Schiffen unterhalb Posens befahren wurde.[3]) Erst die nach dem dauernden Anfall des Warthelandes an Preußen (1819) von der Regierung und den Anliegern ausgeführten Räumungs- und Regulierungsarbeiten bewirkten, daß seit den fünfziger Jahren die Wartheschiffahrt trotz mancherlei Schwierigkeiten in Aufschwung kam; der Mangel an Kunststraßen in den östlichen Landesteilen trug viel dazu bei. Seit der Erbauung der ersten Eisenbahnen (1848 Posen—Stargard) trat ein geringer Rückgang ein; in den sechziger Jahren erfolgte jedoch ein großer Aufschwung. Der Bau der Märkisch-Posner Eisenbahn (direkte Verbindung zwischen Posen und Berlin) hat die Wartheschiffahrt an Bedeutung sehr zurücktreten lassen. Nur durch den seit 1873 planmäßig erfolgten Ausbau, der die Benutzung größerer Fahrzeuge von 150 t Gehalt ermöglichte und auch einen seit 1883 bestehenden regelmäßigen Dampferverkehr bis Posen gestattete, ist der Schiffahrt wieder aufgeholfen worden. Sie ist von 1882—1903 auf das Zweieinhalbfache gestiegen. Oberhalb Posens ist sie jedoch kaum nennenswert; es besteht hier nur ein geringer Floßverkehr aus Rußland.[4])

Da die Warthe als Schiffahrtsstraße eine Sackgasse bildet und nur ein Nebenzweig der Oder—Weichselstraße ist, so steht ihrem Verkehr keine große Zukunft bevor. Es herrschen jetzt schon sehr ungewöhnliche Zustände, da die Warthe nicht die Eisenbahn durch Beförderung großer Massentransporte entlastet, sondern der Eisenbahn vielmehr wertvolle kleinere Güter entzieht. Die ganze Wartheschiffahrt wird nach Seibts Ansicht[5]) nur künstlich aufrechterhalten im Interesse der Posner Großkaufmannschaft. Trotzdem ist eine weitere Verbesserung der Warthestraße geplant; sie soll bis Posen für 400 t-Schiffe fahrbar gemacht werden.[6])

---

[1]) Klöden VII 3 ff.; Schottmüller S. 20.
[2]) Schottmüller S. 21, 26.
[3]) OW. III 720.
[4]) vgl. die Tabelle bei Seibt S. 255.
[5]) Seibt S. 331.
[6]) Seibt S. 266; Hampke S. 119.

So hat es also die Wartheschiffahrt in älterer Zeit wegen der ungünstigen politischen Verhältnisse, in neuerer Zeit wegen der Konkurrenz der Eisenbahnen und wegen der geringen Verkehrsbedeutung der Warthe zu einer gedeihlichen Entfaltung nicht gebracht. Für die ältesten Zeiten der Städtegründung kam die Warthe als Wasserstraße wohl kaum in Betracht, sondern nur als wichtigstes Hindernis des westöstlich und nordsüdlich gerichteten Landverkehrs. Die Warthestädte hatten also damals nur Bedeutung als „Brückenorte", in denen sich von allen Seiten die Landstraßen vereinigten, weil hier der Fluß bequem überschritten werden konnte.

Die Warthestädte.

Das nördlich gerichtete Durchbruchstal der Warthe wird zwischen Rogalinek und Posen von einem anderen Talsystem gekreuzt, dessen Rinnen in nordwestlicher Richtung verlaufen. Sie sind nicht durch die Erosion der Schmelzwasser entstanden, wie z. B. das ihnen parallel gerichtete Tal der Wirinka, die bei Lenschütz in die Warthe mündet;[1]) die Lagerung des Geschiebemergels und der interglazialen Sande zeigt vielmehr deutlich (s. die Profile bei Maas 1), daß hier ältere tektonische Täler der tertiären Oberfläche durch die Ablagerungen des Inlandeises ausgekleidet, aber nicht ganz ausgefüllt worden sind, so daß sie auch in der jetzigen Oberfläche noch als flache Einsenkungen erscheinen. Es gehören dazu das Tal des unteren Koppelbaches und als dessen Fortsetzung westlich der Warthe die Senke von Junikowo, ferner das untere Cybinatal zwischen Kobylepole und Posen mit dem Bogdankatal als nordwestlicher Fortsetzung jenseits der Warthe.[2])

Die Warthe durchzieht ihr breites Tal jetzt in einer einzigen Stromrinne; mehrere Altarme oberhalb Posens weisen aber darauf hin, daß es früher anders war. Der Fluß verlegte mehrfach sein Bett und teilte sich in mehrere Arme;[3]) besonders die jährlichen Hochfluten, die den ganzen etwa 1 km breiten Talgrund unter Wasser setzen, trugen zur Veränderung des Flußbettes bei.[4]) An der Kreuzung des Warthetales mit dem Bogdanka-Cybinatale war die Warthe im Mittelalter in fünf Arme gespalten,[5]) von denen die beiden äußersten jedoch nicht

[1]) Maas 1 S. 84.
[2]) Maas 1 S. 66, 70, 76, 80, 82, 86.
[3]) Maas 1 S. 89.
[4]) Kremmer 1 S. 3; er verweist auf das Beispiel der Prosna.
[5]) Warschauer 2 S. 43; Maas 1 S. 89; Kremmer 1 S. 4, 5.

unmittelbar den Talhang berührten, sondern in einiger Entfernung davon blieben.[1]) Die Inselbildung an dieser Stelle erklärt sich wohl aus der Sedimentzuführung durch die beiden Nebenflüsse.

Von diesen zwischen den Warthearmen gelegenen Werdern lockte der wahrscheinlich hochwasserfreie[2]) östlichste die einwandernden Slaven wegen seiner ausgezeichneten Schutzlage an. Es entstand hier gegenüber der einstigen Cybinamündung[3]) eine Siedlung, das alte slavische Poznań,[4]) in dem heutigen Stadtplan bezeichnet durch die sogen. Dominsel, welche im Mittelalter der „Ostrow" (Insel) hieß.[5]) Wohl längst ehe die Kathedralkirche des im Jahre 968 gestifteten Bistums Posen auf diesem „Summum Poznaniense" der mittelalterlichen Urkunden[6]) erbaut wurde, stand hier eine Burg (castrum Posnaniense der Urkunde von 1250 und der Chroniken), d. h. ein Ringwall oder Burgberg mit einem hölzernen Turm.[7]) Irgendwelche Spuren dieser alten Burg scheinen nicht mehr vorhanden zu sein.[8]) Sie müßten im Garten des erzbischöflichen Palastes gesucht werden. Die einzige Erinnerung an den Burgberg ist wohl der aus den heutigen topographischen Verhältnissen nicht zu erklärende Straßenname „Zagorze", d. h. hinter dem Berge, da dieser Name alt ist.[9])

Auf dieser Insel entstand wohl auch noch ein suburbium, bestehend aus den Hütten der bischöflichen und der zur Burg gehörigen Dienstleute.[10]) Diese ganze Siedlung nennt Thietmar um 1000 „urbs Posnani". Dieses älteste Posen war also eine richtige Wasserstadt.

Die Tatsache, daß hier der erste Bischofssitz errichtet wurde, und daß die ersten polnischen Könige Mieczyslaus und Boleslaus Chrobry und in der Folgezeit die großpolnischen Herzöge hier ihre Residenz hatten,[11]) zeigt, wie wichtig der Ort schon damals war. Er besaß ja nicht nur eine vorzügliche

---

[1]) vgl. die beigegebene Skizze 17.
[2]) Kremmer 1 S. 25.
[3]) Kremmer 1 S. 4.
[4]) Eine befriedigende Deutung dieses Namens ist noch nicht gegeben worden; man nimmt an, daß ein Personenname zugrunde liegt.
[5]) Waschauer, Fbl. 1899, 4; Schulte S. 239.
[6]) Warschauer 2 S. 86. So wurde das ganze Domviertel genannt.
[7]) Schulte verweist auf die ähnliche Lage mit Beschaffenheit alter schlesischer Burgen (S. 241).
[8]) Warschauer, Fbl. 1899, 4.
[9]) Kremmer 1 S. 25; Schulte S. 245.
[10]) Schulte S. 241, 244, 246.
[11]) Warschauer 9.

Schutzlage, sondern war auch ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, weil hier ein bequemer Wartheübergang möglich war.[1]) Der vielgeteilte Fluß konnte hier vermutlich während des Sommers in einer Furt gekreuzt werden. Nach Osten hin ermöglichte der schmale trockene Streifen der Diluvialplatte zwischen dem Gluwna- und Cybinatale einen ungehinderten Verkehr nach Gnesen, der alten Hauptstadt des polnischen Reiches, dem späteren Erzbischofssitze.[2]) Auch die Hochfläche westlich der Warthe bot dem Verkehr günstige Bedingungen längs der Wasserscheide. Für den Versuch, den Marktverkehr in Posen zu beleben, spricht das Privileg, welches die Predigermönche im Jahre 1137 erwirkten. Allen Händlern wurde zollfreies Reisen zum Markt in der Marienwoche gewährt.[3])

Die ursprünglich besiedelte, nicht allzu große Dominsel reichte sehr bald für die Bewohner nicht mehr aus, zumal als deutsche Kolonisten ins Land zogen. Noch vor 1245 entstand jenseits des östlichen Warthearmes (heute bezeichnet durch den zweiten Vorflutgraben und die nordwärts gerichtete unterste Cybina) in dem Winkel an der alten Cybinamündung eine deutsche Kolonialstadt,[4]) die den schmalen Raumbis an den Talrand einnahm. Es ist die heutige Schrodka (ursprünglich środa, d. h. Mittwochsmarkt, genannt. Die Verkleinerungsformen środka entstand nach Schultes Hypothese erst, als eine zweite größere Stadt am linken Wartheufer im Jahre 1253 gegründet worden war.)[5])

Wohl um dieselbe Zeit wurde auch der westliche Talrand, d. h. der Rand der hochwasserfreien ersten Terrasse, besiedelt. Es entstanden hier dorfartige Niederlassungen in der Umgebung dreier Kirchen, der Martinskirche am oberen, der (jetzt nicht mehr vorhandenen) Gothardkirche am unteren Rande des Abhanges (an der Stelle der späteren Dominikanerkirche)[6]) und der Adalbertskirche; diese liegt mitten im Bogdankatale auf einer ziemlich hohen Insel, einem stehen gebliebenen Horst der

---

[1]) Kremmer 1 S. 25.

[2]) Posen verlor seine Stellung als Hauptstadt des polnischen Gesamtreiches sehr bald. Schon nach Boleslaus' III. Tode (1138) verschob sich der Schwerpunkt des Reiches' nach Kleinpolen, und Wladislaus Lokietek verlegte im Jahre 1320 seinen Herrschersitz dauernd nach Krakau.

[3]) Wuttke, Urk. IV.

[4]) Warschauer 2 S. 37; Schulte S. 257.

[5]) Die alten polnischen Märkte wurden am Sonnabend (sobota) abgehalten; Schulte S. 257 ff.

[6]) Warschauer 2 S. 35/36: „in der Niederung an dem westlichsten Flußarme"; C. d. Nr. 243 u. 302.

Dilivualplatte. Gewissermaßen ein Gegenstück zu diesen kirchlichen Siedlungen bildete die auf dem östlichen Uferrande gelegene, seit dem Ende des 12. Jahrhunderts bestehende Johanniterkomturei nebst Hospital; in späterer Zeit (17. Jahrhundert) war hier eine Art Vorstadt, Villa S. Joannis, die aber nicht zur eigentlichen Stadt Posen gerechnet wurde.[1]) Die kleine Johanniskirche, heute zur Landgemeinde Kommenderie gehörig, erinnert daran.

Ihren Höhepunkt und ersten Abschluß erreichte die räumliche Entwicklung Posens im frühen Mittelalter durch die großartige Anlage einer zweiten deutschen Kolonialstadt auf dem freien Raum zwischen dem westlichsten Warthearm und dem Talhang südlich der ehemaligen Bogdankamündung. Die durch den Lokator Thomas von Guben im Jahre 1253 gegründete und von den großpolnischen Herzögen Przemislaus und Boleslaus mit Magdeburgischem Rechte bewidmete Stadt[2]) (die heutige Altstadt um den Alten Markt herum) hatte also eine ganz ähnliche Lage wie die Schrodka an der Cybinamündung. Die deutschen Einwohner dieser älteren Kolonialstadt (antiqua civitas Poznan) wurden vom Herzog Przemislaus in die neue Stadt übergeführt,[3]) so daß von da an der wichtigste Teil Posens am linken Wartheufer lag. Am Westrande dieser neuen Stadt entstand auch auf der Höhe ein neues herzogliches Schloß.[4])

---

[1]) C. d. Nr. 30; Warschauer 2 S. 35, 88; Schulte S. 238.

[2]) Die Gründungsurkunde in C. d. Nr. 321.

[3]) Schulte S. 246; im Jahre 1288 wurde die Schrodka vom Herzog Przemizl II. an das Bistum verliehen und vom Bischof Johann neu besiedelt; Schulte S. 248, 255/56.

[4]) Die Darstellungen von Lukaszewicz und Wuttke über die Lage und Entwicklung der alten Stadt Posen sind jetzt überholt. Sie enthalten manche irreführende Fehler, z. B. Lukaszewicz I S. 11: „Im 13. Jahrhundert entstand auf dem rechten Wartheufer ein neuer Stadtteil"; er meint das Viertel um den heutigen Alten Markt, also die zweite deutsche Kolonialstadt am linken Ufer. Wuttke sagt (wahrscheinlich nach Alexandri Guagnini Chorographia totius Poloniae aus dem 16. Jahrhundert): „Posen ist eine alte Ansiedlung am östlichsten Ufer der Warthe bei der Einmündung der Prosna" (!). Die Johannitervorstadt spielt in den Darstellungen Warschauers wegen der Deutung des Namens „Schrodka" als „Mitte" eine wichtige Rolle. Kohte hebt im Gegensatz zu Warschauer („in der Mitte des 13. Jahrhunderts bot die Stadt Posen den Anblick eines Kranzes dar, welcher auf den beiderseitigen Uferhöhen ruhte") die Lage der ältesten Siedlung in der Flußniederung hervor. Echt geographisch ist die Untersuchung von Kremmer; er hat die topographischen Verhältnisse genau berücksichtigt und auf die Analogie anderer Stadtlagen in der Provinz Posen hingewiesen; er kommt zu dem Ergebnis: „Somit bleiben die Schrodka und die Dominsel als die beiden ältesten Teile unserer Provinzialhauptstadt übrig; mit dieser Erkenntnis müssen wir uns aber auch

Seit der Besitznahme Preußens durch den Deutschen Orden war die Handelsstraße aus Mitteldeutschland nach Thorn sehr belebt und förderte das Aufblühen der deutschen Stadt Posen. Sie wird schon im Jahre 1238 als Zollstätte erwähnt[1]) und war damals wie noch heute der einzige Brückenort an der nordwärts gerichteten Warthe.[2]) Während der ersten anderthalb Jahrhunderte konnte die Stadt die Gunst ihrer Lage wegen der ungünstigen politischen Verhältnisse im polnischen Reiche nicht ungestört genießen. Zweimal, zu Beginn und gegen das Ende des 14. Jahrhunderts, wurde sie erobert und zerstört,[3]) außerdem auch wiederholt durch Feuersbrünste und Seuchen heimgesucht.[4])

Erst unter der Regierung Wladislaus Jagiellos (1386—1434) beginnt die wirtschaftliche Blüte der Stadt und dauert während des ganzen 15. und den größten Teil des 16. Jahrhunderts an. Posen wurde während dieser Zeit eine der wichtigsten Handelsstädte des Ostens. Die Handelsstraßen durch das östliche Polen liefen strahlenförmig in Posen zusammen.[5]) Die Lage der Stadt in der Mitte der am weitesten westwärts in die Nachbarländer hineinragenden Landschaft Polens bestimmte sie dazu, den Verkehr aus diesen höher kultivierten Ländern wie in einem Brennpunkte zu sammeln und ihn weiter zu leiten nach Osten und Südosten. Sie nahm damals also eine ähnliche Stellung ein wie heute etwa Warschau, nur daß dieser Stadt die Weichsel mehr zustatten kommt als einst der Stadt Posen die Warthe. Im Jahre 1394 erhielt Posen das für die damalige Zeit so außerordentlich wichtige Niederlagerecht,[6]) das Breslau und Frankfurt schon längst hatten. Die Posner Kaufleute besaßen seit 1372 Zollfreiheit im ganzen polnischen Reiche.[7]) Den Höhepunkt ihrer mittelalterlichen Entwicklung erreichte die Stadt unter den letzten Jagellonen (1506—1572); 20000 Seelen soll sie damals

---

bescheiden". Die geschichtlichen Studien von Schulte haben noch einen Schritt weiter geführt dadurch, daß der Name „Schrodka" anders gedeutet und ihr Charakter als deutscher Kolonialstadt im Besitze des Herzogs und nicht, wie bisher angenommen wurde, des Bischofs nachgewiesen wurde. Demnach ist die Dominsel als der älteste Stadtteil anzusehen.

[1]) C. d. Nr. 207.

[2]) „Das Privileg Przemislaus II. vom Jahre 1280 erwähnt bereits Kramläden, Weinkeller, Warendepots für fremde Kaufleute, die nach Posen zum Jahrmarkt kamen, und endlich eine Börse"; Lukaszewicz I S. 217; vgl. auch Schmidt 1 S. 122.

[3]) 1310 und 1382—1886, Fbl. 1899, 4.

[4]) Warschauer 9 S. 8, 2 S. 40, 41; Wuttke S. 395.

[5]) vgl. a. Schmidt 1 S. 246.

[6]) C. d. Nr. 1944.

[7]) Wuttke S. 397; Schmitt 1 S. 202; sie hatten sie schon seit 1283 (erneuert 1298) für Großpolen; Schmidt 1 S. 122.

in ihren Mauern gehabt haben. Als Denkmal jener Zeit, in der die Handelsbeziehungen der Posner Kaufleute, begünstigt durch die Handelspolitik König Sigismunds I., bis nach Süddeutschland (Nürnberg), Ungarn und Italien reichten, steht noch heute am Alten Markt, das ehrwürdige Rathaus, das von einem italienischen Baumeister in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts erbaut wurde.[1])

Diese kräftig aufstrebende, durch Seuchen und Feuersbrünste nicht mehr aufzuhaltende Entwicklung Posens im Ausgange des Mittelalters ist am deutlichsten zu erkennen aus der räumlichen Vergrößerung, die zur Entstehung ganz neuer Stadtteile führte und eine Verbindung zwischen der alten Stadt östlich der Warthe und der neuen am westlichen Ufer herstellte.[2])

Auf dem schmalen langgestreckten Wartheinseln vor den beiden östlichen Stadttoren ließen sich die Gerber nieder; es entstand der Stadtteil zu beiden Seiten der heutigen Großen Gerberstraße.[3]) Vor dem Breslauer Tore im Süden der Stadt entwickelte sich die Sandvorstadt und die Fischerei[4]) (dies ist noch heute ein Straßenname). Im Jahre 1444 erhielt die Wallischei vom Posner Bischof Magdeburgisches Stadtrecht; sie lag zu beiden Seiten des sogen. Kapiteldammes (Kapitulna grobla), der die Dominsel mit der deutschen Stadt verband, also auch auf einer Insel. Ein zweiter Damm (Neuer Damm, Nowa grobla) wurde bald darauf im Jahre 1447 in südöstlicher Richtung auf der letzten noch unbesiedelten Insel angelegt, und es erhob sich auch hier eine Vorstadt „der Graben" (wohl aus grobla entstanden), die heutige Grabenstraße.[5]) Jenseits der in der Verlängerung des neuen Dammes liegenden Warthebrücke[6]) begründete der Posner Starost Stanislaus Gorka zu beiden Seiten der Straße nach Schroda im Jahre 1562 eine neue Stadt Stanislawowo, die sich aber nicht entwickeln konnte und 1599 zu einer Vorstadt gemacht wurde; es ist das heutige „Städtchen", der einzige Stadtteil Posens am östlichen Talhange.

Leider wurde diese herrliche Blüte Posens bald geknickt und völlig gebrochen. Die beiden folgenden Jahrhunderte, das 17. und 18., sind eine Zeit traurigen Verfalles für die Stadt gewesen. Die Ursachen dafür waren die religiösen Streitig-

---

[1]) Kohte 1 I, 18.
[2]) Warschauer 9 S. 10.
[3]) 1431 zuerst erwähnt; Warschauer 2 S. 69.
[4]) Warschauer 2 S. 71; die Fischerei wird 1441 zuerst erwähnt.
[5]) Warschauer 2 S. 46.
[6]) 1465 urkundlich erwähnt; Warschauer 2 S. 47/48; zur Zeit der Konföderation von Bar zerstört und nicht wieder aufgebaut; Z. VIII, 385.

keiten (Jesuiten, Ausschluß der Dissidenten),[1]) die Übergriffe des Adels, die Schwedenkriege (1657/58 war Posen ein Trümmerhaufen,[2]) 1704 wurde es drei Wochen lang von den Russen beschossen,[3]) 1716 vom polnischen Adel geplündert).[4]) Dazu kamen Feuersbrünste, Überschwemmungen, die Pest; dann folgte der Siebenjährige Krieg und die Föderationskriege kurz vor den Teilungen Polens. 1732 hatte die Stadt noch etwa 3000 Einwohner. Erst seit 1780 erholte sie sich wieder, so daß sie 1793, als sie an Preußen fiel, 12500 Einwohner zählte.[5])

Unter der preußischen Herrschaft hat Posen noch ungestörter als zur Zeit der letzten Jagellonen die Gunst seiner Lage ausnutzen und in der kurzen Zeit von 100 Jahren nicht nur den alten Glanz wiedererlangen, sondern einen viel großartigeren Aufschwung nehmen können. Die zu einer Gemeinde vereinigten früher selbständigen Stadtteile bildeten nun zusammen eine Stadt, die als Mittelpunkt der neuen Provinz Südpreußen Sitz zahlreicher Behörden und Brennpunkt des gesamten Verkehrs und Handels wurde. Selbst das schwere Brandunglück des Jahres 1803 gereichte der Stadt zur Förderung;[6]) denn infolge staatlicher Unterstützung entstand außerhalb der alten Befestigungen, die damals beseitigt wurden, eine schöne Neustadt um den Wilhelmsplatz, und die Altstadt konnte weitläufiger und stattlicher wieder aufgebaut werden.

Noch eine zweite Krisis wirtschaftlicher Art hat Posen im 19. Jahrhundert durchzumachen gehabt. Durch die Sperrung der russischen Grenze wurde ihr wie der ganzen Provinz das Hinterland für ihren Handel und das Absatzgebiet für die Erzeugnisse des Gewerbfleißes (besonders Tuche) entzogen. Doch fand sich Ersatz für das im Osten Verlorene dadurch, daß Posen der Hauptmarkt für die landwirtschaftlichen Erzeugnisse der Provinz wurde, die mit Vorteil nach den westlichen Provinzen Preußens ausgeführt werden konnten (Holz, Getreide, Spiritus, Wolle). Ihre Lage in der Mitte der Provinz, an dem Hauptfluß, der diese durchzieht, vor allem aber die leistungsfähigeren Verbindungen mit den Nachbargebieten durch gute Kunststraßen (Posen-Berlin 1827 begonnen) und seit der Mitte des 19. Jahrhunderts auch durch die Eisenbahnen (1848 Posen-Kreuz, 1856 nach Breslau, 1870 nach Berlin, 1872 nach Thorn und Brom-

[1]) vgl. Schmidt 1 S. 370—374.
[2]) Warschauer 9 S. 12.
[3]) Warschauer 9 S. 14.
[4]) Fbl. 1899, 8.
[5]) Wuttke S. 410.
[6]) vgl. Prümers 2.

berg, 1875 nach Kreuzburg) ließen die Bevölkerung der Stadt rasch anwachsen (1816: 18200 Einw., 1848: 42000, 1865: 68315), so daß sie auch räumlich sich ausdehnte und den neuen Festungsgürtel bald ausfüllte.

In den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts ist sie auch über diese Grenzen hinausgewachsen; aus ehemaligen Stadtdörfern wurden große Vorstädte. Ihre Eingemeindung im Jahre 1900 bewirkte, daß Posen als Großstadt (117033 Einw.) in das 20. Jahrhundert eintrat. Die erst seit kurzem beendigte Schleifung der Wälle ermöglicht eine weitere räumliche Ausdehnung und ein Zusammenwachsen der neuen Stadtteile mit der Altstadt. Gegenwärtig dürfte die Einwohnerzahl 150000 schon erreicht sein. Auch das geistige Leben hat infolge der Fürsorge des Staates (Bibliothek, Museum, Akademie) und der gebildeten Klassen (Deutsche Gesellschaft für Kunst und Wissenschaft) einen erfreulichen Aufschwung genommen. Das wirtschaftliche Leben erhält seine Eigenart durch den Charakter Posens als Hauptstadt einer vorwiegend landwirtschaftlichen Provinz. Der Handel ernährt den größten Teil der Bewohner. Die Industrie ist wegen Mangels an Kohlen — die Posner Braunkohlen sind ja noch nicht gehoben — nur schwach entwickelt und sucht hauptsächlich die landwirtschaftlichen Bedürfnisse zu befriedigen (Herstellung landwirtschaftlicher Maschinen) oder die Erzeugnisse der Landwirtschaft zu verarbeiten (Spiritusfabriken, große Mühlenwerke, Brauereien). In Posens nächster Nähe, in Luban, der ersten Station an der Eisenbahn nach Breslau, sind neuerdings große industrielle Anlagen entstanden.[1])

Wegen seiner Lage vor der Mitte der deutschen Ostgrenze und an dem ersten größeren Geländeabschnitt (dem nördlich gerichteten Warthetal) des Weges, der von dem am weitesten nach Westen vorgeschobenen Teile Rußlands gerade auf Berlin zuführt, hat Posen, der Kreuzungspunkt zahlreicher wichtiger Verkehrslinien, für die Landesverteidigung große Bedeutung. Während des 19. Jahrhunderts ist es deshalb zu einer Festung ersten Ranges ausgebaut worden. Die Umwallung, mit deren Bau im Jahre 1828 begonnen wurde,[2]) schloß auch die auf dem östlichen Wartheufer gelegenen Stadtteile mit Ausnahme des „Städtchens“ ein. Die Zitadelle der Festung bildete das umfangreiche Kernwerk („Fort Winiary“ genannt nach dem Dorfe, welches ihm weichen mußte und weiter nordwestwärts ver-

[1]) Die Entwicklung Posens im 19. Jahrhundert ist ausführlich dargestellt bei Jaffé.

[2]) Vollendet wurden die Festungswerke erst 1870; Warchauer 9 S. 16.

legt wurde), in dem Winkel zwischen Warthe und Bogdanka auf der nördlich der Stadt gelegenen Hochfläche erbaut, die hier mit etwa 15 Meter hohen steilen, einst Weinreben tragenden Böschungen in die Täler abfällt. Ihm gegenüber führt eine befestigte Brücke, die sogen. Große Schleuße, über die Warthe. Eine ähnliche kleinere Brücke, die Domschleuse, überspannt den nordwestlich gerichteten Unterlauf der Cybina.[1])

Im Jahre 1902 wurde die Schleifung der Wälle auf dem linken Wartheufer verfügt und damit Raum für die wachsende Stadt geschaffen. Außer den Befestigungen am östlichen Wartheufer ist auch das Kernwerk erhalten geblieben; aber die Bedeutung Posens als Festung beruht jetzt wohl ausschließlich auf den seit 1876 erbauten Außenforts neuester Konstruktion, deren Kranz, durch die Ringstraße angedeutet, in einer Entfernung von 1—2 km vom jetzigen Außenrande der Stadt sich hinzieht. Der Schutz, den diese künstlich angelegten Befestigungen gewähren, wird noch erhöht durch die Beschaffenheit des Geländes in der näheren und weiteren Umgebung der Festung. Sie bietet einer russischen Offensive, auch wenn sie mit überlegenen Kräften geführt wird, große Schwierigkeiten, ermöglicht dagegen selbst einer kleinen deutschen Heeresmacht eine längere erfolgreiche Verteidigung.[2])

Nördlich der Warthe bildet das Tal des Goplo- und Slessiner Sees einen ersten, das der oberen Netze vom Skorzenciner bis zum Pakosch-See sowie die Seen an der Grenze vom Ostrowoer bis zum Powidzer See einen zweiten bezw. dritten schwierig zu überschreitenden Geländeabschnitt, nach deren Überwindung ein feindliches Heer in das einem raschen Vormarsch sehr hinderliche, weil sehr zerschnittene Gebiet der Gnesner Hochfläche mit ihren zahlreichen sumpfigen Tälern und Seen gelangen würde. Südlich der Warthe wäre zunächst die verwilderte Prosna zu kreuzen: dem Weitermarsche würde dann das breite Obrabruch Halt gebieten. Es bliebe also nur die Lücke zwischen Powidzer-See und Warthe, wo die kleine Grabilja ein ernstes Hindernis nicht darstellt. Dem Vormarsch des feindlichen Heeres durch diese Lücke über Slupza und Wreschen auf Posen zu könnte eine befestigte Stellung des Verteidigungsheeres zwischen Kostschin und Kurnik leicht für längere Zeit Halt gebieten, da sie weder im Süden noch im Norden zu umgehen wäre,[3]) also mit Sturm

[1]) Was Ratzel II, 481 über die Lage der Festung Posen sagt, ist schwer verständlich.

[2]) vgl. Die Befestigung und Verteidigung der deutsch-russischen Grenze S. 19, 20 und Rogalla v. Bieberstein.

[3]) Rogalla v. Bieberstein S. 81.

genommen werden müßte. Dicht östlich von Posen bieten die beiden südwestlich gerichteten Täler der Gluwna und Cybina noch eine natürliche Deckung des Fortgürtels.

Den wichtigsten, mit Hilfe der Festung Posen vorzüglich zu verteidigenden Geländeabschnitt bildet aber das nördlich gerichtete Warthetal. Ein südlich von Posen sich verschanzendes Verteidigungsheer hätte als Deckung vor seiner Front das durch Schließung der Festungsschleusen in einen See zu verwandelnde Warthetal und das breite Obrabruch, beide von Steilhängen nach Westen bezw. Nordwesten hin begrenzt. Der rechte Flügel wäre durch den breitesten sumpfigen Teil des Obrabruches vor jeder Umgehung gesichert, der linke könnte sich an die Festung Posen anlehnen, von der aus zugleich der Gegner in seiner rechten Flanke bedroht wäre.

Nicht ganz so vorteilhaft wäre eine Verteidigungsstellung nördlich von Posen, wo zwar der linke Flügel durch die Täler der unteren Welna und seiner Fortsetzung, des Warthetales unterhalb von Obornik, geschützt wäre, wo aber die Waldungen im Warthetal zwischen Posen und Obornik die Annäherung des Feindes erleichtern würden. Aber selbst wenn ihm der Wartheübergang gelungen wäre, böte das nordwestlich gerichtete Tal der Bogdanka und Samnitza noch eine gute Verteidigungslinie, und der Feind wäre wieder in seiner Flanke von Posen her bedroht.[1])

Auch im Falle einer glücklichen russischen Offensive über die untere Weichsel würde die Festung Posen dem südwärts zurückgehenden deutschen Heere wichtige Dienste leisten. Wenn dieses nämlich auch zur Aufgabe seiner ersten starken Verteidigungsstellung an den Defileen des Netzebruches vom Feinde gezwungen würde, so könnte es sich hinter der unteren Warthe unter Anlehnung des rechten Flügels an die Festung Posen gut verteidigen und dadurch wenigstens Zeit gewinnen.[2])

So ermöglicht also die Bodengestaltung unsrer Provinz im Verein mit der in ihrer Mitte gelegenen starken Festung Posen der deutschen Feldarmee selbst unter den hier angenommenen ungünstigsten Verhältnissen eine wirksame und anhaltende Verteidigung. Im Ernstfalle eines Krieges mit Rußland wird hoffentlich die Schlagfertigkeit unseres Heeres und der vorzügliche Ausbau unsres östlichen Bahnnetzes eine Verlegung des Kriegsschauplatzes ins Feindesland ermöglichen.[3])

---

[1]) Rogalla v. Bieberstein S. 82.
[2]) Derselbe S. 205/06.
[3]) Derselbe S. 67.

Die Warthestädte oberhalb Posens.

Oberhalb von Posen deuten die vier Städte Schrimm, Peisern, Konin und Kolo die einstigen Pässe durch das breite Urstromtal an, in welchem jetzt die Warthe fließt. Drei von diesen Städten liegen jetzt auf russischem Boden. Neustadt führt zwar den unterscheidenden Beinamen „an der Warthe", liegt aber in fast 1 km Entfernung von dem Flusse am südlichen Talrand auf der hochwasserfreien Terrasse und hat jetzt eigentlich gar keine Beziehungen zur Warthe. Eine Brückenstadt ist Neustadt nicht; denn die Landstraße Jarotschin—Schroda überschreitet den Fluß auf einer 2 km entfernten Brücke. Von den Eisenbahnen wird die Stadt geradezu gemieden. Die Übergänge der Posen-Kreuzburger und der Oels-Gnesner Bahn liegen 5—6 km ober- bezw. unterhalb der Stadt; die nächste Bahnstation Falkstätt ist 4,5 km von ihr entfernt. In diesem toten Winkel hat die nur wenig über 1000 Einwohner zählende Stadt keine glänzende Zukunft vor sich; sie wird vielmehr noch mehr zurückgehen (1861: 1355 Einw., 1900: 1136). Und doch scheint sie im Mittelalter bessere Zeiten gesehen zu haben; sie ist nämlich eine der älteren Städte unserer Provinz (vor 1312 entstanden). Ein Ringwall nördlich der Stadt in der Wartheniederung bezeichnet wohl die Lage der alten Burg; wir wissen jedoch nichts davon, daß hier irgendeine der mittelalterlichen Handelsstraßen das breite Tal kreuzte, der Verkehr kann vielmehr nur längs des Tales in ostwestlicher Richtung gegangen sein. Im Jahre 1458 stellte „nowemiasto", deutsch: Nuwinstadt,[1]) zehn Krieger, gehörte also zu den größeren Städten des Landes.[2]) Später blühte besonders die Gerberei in der Stadt. Aber schon die im Jahre 1665 gegründete deutsche Neustadt, Laskowka genannt, hat sich nicht gut entwickeln können und ist später zu einer Vorstadt herabgesunken.

Eine echte Wasserstadt im Warthetale ähnlich dem alten Posen ist Schrimm. Auch hier stand einst eine Burg auf einer Wartheinsel,[3]) heiß umkämpft im 12. Jahrhundert. Reste davon sind nicht erhalten, da die Burg abgebrannt ist; der jüdische Begräbnisplatz wird als die Stätte des Burgberges bezeichnet.[4]) Nach Norden hin gewährte der Czarny Strumien,[5]) d. h. das

[1]) C. d. Nr. 952.
[2]) Raczynski 1 Nr. 129.
[3]) 1136 als Zrem, 1234 als Srem castrum urkundlich erwähnt, C. d. Nr. 7 und 168; den Namen (Strzem) deutet Kantecki (S. 7) als „inselartige Erhebung".
[4]) Kantecki S. 7; Wuttke S. 446.
[5]) C. d. Nr. 236.

Schwarzwasser, ein noch heute vorhandener, durch sumpfige Wiesen ziehender sehr langer Altarm der Warthe, nach Süden der Fluß selbst trefflichen Schutz.

Zur selben Zeit wie in Posen, nämlich im Jahre 1253, wurde auch hier eine deutsche Kolonialstadt erbaut,[1]) die den Namen „der Strym“ erhielt.[2]) Sie lag nicht wie Posen im Tale, sondern da der Fluß hier unmittelbar an das hohe Ufer herantrat, oben am Talrande, also auf der linken Seite des heutigen Warthelaufes; sie erhielt auch einen sehr großen Landbesitz südlich des Flusses.[3]) Doch diese nach Süden und Westen gänzlich des natürlichen Schutzes entbehrende Lage wurde der Stadt in den damaligen kriegerischen Zeiten zum Verhängnis; sie verfiel wiederholter Plünderung und Zerstörung. Deshalb erbaten und erhielten 140 Jahre später (1393) die Bürger die Erlaubnis von Wladislaus Jagiello, ihre Stadt ins Warthetal unter den Schutz der Burg zu verlegen, und zwar auf die Insel „Ostrow“ zwischen dem Sabelsee[4]) und dem Schwarzwasser, die im Volksmunde als Pferdeweide (Kobilecz) bezeichnet wurde.[5])

An dieser gut geschützten Stelle,[6]) wo die Stadt noch heute steht, hat sie während des Mittelalters einen ziemlichen Aufschwung genommen. Die Bürger hatten die Fischereigerechtigkeit in der Warthe eine Meile ober- und unterhalb der Stadt. Bedeutsamer aber als die Lage am Flusse wurde für ihre Entwicklung, daß hier eine wichtige Handelsstraße die Warthe kreuzte, nämlich der Weg von Posen nach Breslau. Wenige Jahre nach der Verlegung der Stadt (1398) bestimmte der König, daß nur der Weg von Posen über Schrimm und Punitz nach Breslau erlaubt sein solle. Ein halbes Jahrhundert später (1458) gehörte Schrimm zu den bedeutendsten Städten des Landes; denn es stellte 20 Gerüstete zum Reichsheer. Die Bürger haben offenbar in der Folgezeit, als den Kaufleuten auch andere Wege erlaubt wurden (1441), durch Anlage von Dämmen und Brücken in dem sumpfigen, von zahlreichen Wasserläufen durchzogenen Tale dafür gesorgt, daß der Handelsverkehr ihrer Stadt erhalten

---

[1]) C. d. Nr. 322.
[2]) Warschauer 2 S. 173, 212.
[3]) Schmidt 1 S. 122.
[4]) Vielleicht der kleine See, der heute noch am jüdischen Begräbnisplatz vorhanden sein soll, oder irgendein anderer abgeschnürter Arm der Warthe.
[5]) C. d. Nr. 1926.
[6]) Noch heute verwandelt sich zuweilen bei Hochwasser die ganze Umgebung in einen gewaltigen See; P.Z. unter dem 20. 3. 1908.

blieb, und haben dafür große Aufwendungen nicht gescheut.[1]) Außer dem Handel (1524 wurden der Stadt vier jährliche Ochsenmärkte bewilligt) blühte im Mittelalter auch das Handwerk, besonders die Tuchmacherei, in der Stadt.[2]) In den nächsten Jahrhunderten hat Schrimm ein ähnliches Schicksal gehabt wie Posen. Da es den Dissidenten verschlossen war, bekam es durch die zweite deutsche Einwanderung keinen Zuzug und verfiel im 17. und 18. Jahrhundert immer mehr, so daß es schließlich nur 1453 Einwohner zählte.[3]) Im 19. Jahrhundert ist die Stadt zwar Kreisstadt geworden, aber vom modernen Verkehr nicht gerade begünstig. Wohl hätte durch die Führung der Eisenbahn Posen—Breslau in gerader Linie über Schrimm und Rawitsch die Bedeutung des alten Wartheüberganges erneuert werden können; es geschah nicht, weil militärische Rücksichten recht bestimmt geboten, die Eisenbahn auf dem linken Wartheufer nach Posen zu führen. Schrimm wurde nur durch eine fast 20 km lange Stichbahn an die Hauptlinie bei Czempin angeschlossen (1886). Erst vor einigen Jahren ist diese Strecke ostwärts bis Jarotschin verlängert worden. Außer dieser Nebenbahn verbinden 5 Chausseen die Stadt mit den Nachbarorten. Auf der Warthe fährt nur ganz selten einmal aus besonderem Anlaß ein Schiff über Posen hinaus bis Schrimm. Und doch ist die Stadt verhältnismäßig schnell gewachsen (1837: 3131 Einw., 1861: 5307 Einw., 1835: 6333 Einw., 1903: 6625 Einw.) und zählt jetzt zu den größeren Städten der Provinz. Da die Eisenbahn jenseits der Warthe vorbeizieht, so kann die fast ganz verschwundene Altstadt auf dem hohen Südufer wohl zu einer modernen Neustadt anwachsen; der Anfang dazu ist schon gemacht.

Die Warthestädte unterhalb Posens.

Viel zahlreicher als oberhalb sind die Städte unterhalb von Posen an der westlich gerichteten Warthe von der Welna- bis zur Obramündung. Nördlich der Warthe, in dem Zwischenstromland zwischen ihr und der parallel laufenden Netze, dehnt sich ein großes Inlandsdünengebiet aus, dessen Sandboden mit Kiefernwald bestanden ist. Den Verkehr durch dieses Waldgebiet hinderte das breite Netzebruch an seinem Nordrande. Die ältesten Straßen aus Pommern nach Polen haben dieses Sumpf- und Wald-

[1]) Nach einer Urkunde von 1539; Raczynski 1 Nr. 152; Wuttke Nr. 103; vgl. a. Warschauer 1 S. 241; es werden je drei Brücken in der Richtung nach Posen und Dolzig erwähnt.

[2]) Wuttke, Urk. 65 (1456) und 115 (1562).

[3]) Wuttke S. 445; Schmidt 1 S. 374.

gebiet wohl im Osten und Westen umgangen. Landsberg erblühte als wichtige Paßstadt des westlichen Weges am festen Ufer zwischen dem Netze- und dem Wartheбruch; die östliche Straße führte bei Usch über die Netze. Die Wartheübergänge dieser beiden Randstraßen lagen also bei Schwerin und Obornik.

An der Welnamündung bei Obornik stand einst ähnlich wie im Wartheknie bei Schrimm eine polnische Starostenburg. Sie wurde im ersten Schwedenkrieg zerstört (1656)[1]; nur der ehemalige Burgberg, am Ende des 18. Jahrhunderts im Volksmunde der „Königsberg“ genannt,[2] zeigt noch jetzt ihren Standort an. Etwa 1 km unterhalb der Welnamündung lag an der Warthe eine slavische Ansiedlung, später „stara wieś“ (das alte Dorf) genannt.[3] Wohl noch im 13. Jahrhundert (vor 1299) wurde im Schutze der Burg am östlichen Welnaufer die deutsche Kolonialstadt erbaut. Der jetzige Stadtplan stammt erst aus der Neuzeit, da die im Jahre 1814 abgebrannte Stadt nach einem neuen Plane wieder aufgebaut wurde. Sie liegt dicht an der Warthe, ist aber bis auf einen schmalen Streifen hochwasserfrei. Am jenseitigen südlichen Wartheufer ist eine Vorstadt entstanden. Eine Brücke führte schon im Mittelalter über den Fluß, allerdings nicht an derselben Stelle wie heute; im Schwedenkriege wurde sie ebenfalls zerstört und die Stadt befand sich in einer so traurigen Lage, daß an eine Wiederherstellung nicht zu denken war. Erst unter preußischer Herrschaft wurde eine neue Brücke erbaut (1843/44). Im Jahre 1879 kam eine Eisenbahnbrücke hinzu. Da die Linie Posen—Schneidemühl aber als Nebenbahn keine große Verkehrsbedeutung hat — der Bahnhof liegt übrigens in beträchtlicher Entfernung, fast 2 km von der Stadt an der Chaussee nach Rogasen — und auch die Wartheschiffahrt der Stadt wenig Nutzen bringt, so ist Obornik noch immer eine kleine Stadt (4007 Einw.), aber die Einwohnerzahl wächst. Die im Bau befindliche Eisenbahn nach Samter (Anschluß an die Hauptlinie Posen—Stettin) wird hoffentlich auch das Wachstum der Stadt fördern. Sie hatte eine Blütezeit im Mittelalter. Auch hier wurde besonders die Tuchmacherei betrieben; im Jahre 1458 gehörte Obornik zu den großen Städten in Großpolen. Wenn es gelänge, die Salzschätze zu heben, die nach alten Überlieferungen der Boden in der Umgegend der Stadt birgt,[4] so könnte Obornik wohl einen ähnlichen Aufschwung wie im Mittelalter nehmen.

---

[1] Wuttke S. 387.
[2] Fbl. 1897, 25.
[3] Warschauer 1 S. 166.
[4] Raczynski 2.

Schwerin (6768 Einw.), die Stadt am Wartheübergang der westlichen Straße aus Pommern, hat etwas größere Bedeutung als Obornik. Die Nachbarschaft der durch ihre Lage mehr begünstigten neumärkischen Stadt Landsberg an der Warthe (berührt von der Ostbahn) tut ihr Abbruch und hat wohl auch schon in früheren Zeiten ihr Gedeihen gehindert; denn Landsberg besaß seit 1257 das Stapelrecht. Von der ältesten Geschichte Schwerins ist sehr wenig bekannt. Eine Burg hat hier wohl nicht gestanden, da die Stadt zur Starostei Meseritz gehörte. Urkundlich steht fest, daß der Ort vor 1312 Stadtrecht hatte. Seine Lage an der Grenze Großpolens und der Neumark bedingte mehrfachen Wechsel der Landeszugehörigkeit, so daß der Stadt eine ruhige Entwicklung kaum beschieden war. Die im Jahre 1398 urkundlich zuerst erwähnte Handelsstraße aus Pommern trug wohl am meisten dazu bei, die Stadt zu heben; sie soll sogar zeitweilig auch das Stapelrecht besessen haben.[1]) Im Jahre 1458 stellte sie nur sechs Krieger; Gerberei und Tuchmacherei waren die Hauptgewerbe in der Stadt. Der große Brand von 1590, welcher fast die ganze Stadt vernichtete, war nur das erste Glied einer langen Kette von Unglücksfällen in den folgenden Jahrhunderten (Schwedenkriege, Pest, Überschwemmungen, Brände). Das 19. Jahrhundert vernichtete auch die Tuchindustrie, die durch Einwanderer im 17. Jahrhundert neu belebt worden war. Erst der Bau der Chaussee von Posen nach Berlin (1833) brachte der Stadt wieder mehr Verkehr. Im Eisenbahnnetz ist sie ebensowenig wie Obornik ein wichtiger Punkt, denn die Strecke Bentschen—Landsberg ist keine Hauptlinie, noch viel weniger die Bahn nach Birnbaum.

Birnbaum, das heute durch eine Chaussee mit Driesen verbunden ist, scheint im Mittelalter als Wartheübergang keine Bedeutung gehabt zu haben.[2]) Die Lage der Altstadt zwischen der Warthe und dem Küchensee sowie die Anlage zu beiden Seiten einer ostwestlich gerichteten Hauptstraße, endlich der polnische Name Międzychod = Durchgang deuten darauf hin, daß eine längs der Warthe ziehende Straße die Stadt berührte. Diese scheint auch nicht sehr alt zu sein (1378 zuerst erwähnt, 1400 sicher als Stadt bezeugt)[3]) und im Mittelalter keine große Bedeutung gehabt zu haben (1458 stellte es nur vier Mann).

---

[1]) Schmidt 1 S. 302.

[2]) Im Jahre 1556 hat König Sigismund August nach einem ihm vorgelegten alten Diplom der Stadt das Recht zur Erhebung des Brückengeldes bestätigt; Warschauer 1 S. 12. Es wäre wertvoll, zu wissen, wann die Stadt zum ersten Male dieses Privileg erhalten hat.

[3]) Warschauer 1 S. 10.

Erst die zweite deutsche Einwanderung brachte der Stadt so viel Zuzug, daß eine vollständig neue Stadt neben der alten entstand (um 1671).[1]) Im Jahre 1731 erfolgte nochmals eine Vergrößerung durch Anlage der Lindenstadt, südwestlich der Altstadt.[2]) Die am Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts in großer Blüte stehende Tuchindustrie ging hier ebenso wie in den andern posnischen Städten nach 1818 ein. Trotzdem hat die Einwohnerzahl beständig, wenn auch langsam, zugenommen, da Birnbaum Kreisstadt wurde; am Verkehr hatte sie nur bescheidenen Anteil, 1887 erst wurde sie an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Eine zweite Bahnlinie geht seit kurzer Zeit von hier nach Samter. Da auch industrielle Tätigkeit beginnt, so wird die Stadt bei ihrer Lage an der Warthe sich ganz günstig entwickeln können.

Außer den beiden erwähnten Randstraßen führten offenbar schon ziemlich früh auch Handelsstraßen quer durch das große Waldgebiet zwischen Warthe und Netze hindurch. Den Städten an den Pässen des Netzebruches, Driesen, Filehne und Czarnikau, entsprechen die Wartheстädte Zirke, Wronke und Obersitzko. Die besten Aussichten auf eine gedeihliche Entwicklung hat von den Wartheстädten unterhalb Posens Wronke; denn die schon im Mittelalter so wichtige Straße, welche hier, wo feste Ufer nahe aneinandertreten, die Warthe kreuzte, aus Pommern (Stettin) nach Posen und Krakau — in beiden Städten gibt es eine Wronker-Straße, im mittelalterlichen Posen hieß das nördliche Stadttor Wronker Tor[3]) — ist im 19. Jahrhundert (1848) durch die wichtige Eisenbahn Posen—Kreuz—Stargard, jetzt Breslau—Stettin, als Verkehrsweg erneuert worden, so daß Wronke eine der ersten Städte in der Provinz war, die Bahnverbindung erhielten; nach Südosten zum Bahnhof hin ist ein räumliches Wachstum der Stadt deutlich zu erkennen. Da sie auch mit den Nachbarstädten durch Chausseen verbunden wurde, so blühte sie rasch auf und erhielt auch Industrie. Diese hätte sich noch besser entwickeln können, wenn der 1852 eröffnete Braunkohlenbergbau nicht nach kurzer Zeit hätte wieder eingestellt werden müssen. Seit 1894 befindet sich hier eins der größten Zentralgefängnisse Deutschlands. Da die Stadt im Jahre 1458 zehn Krieger stellte, so muß sie schon im Mittelalter ziemlich groß gewesen sein; sie war noch im 16. Jahrhundert eine der Grenzzollstätten. Am rechten Wartheufer liegt die sogen.

---

[1]) Im Stadtplan deutlich zu erkennen; südöstlich der Altstadt am nördlichen Ufer des Küchensees (vgl. Skizze 7).

[2]) Nach mündlicher Mitteilung des Herrn Archivrats Warschauer.

[3]) Warschauer 2 S. 52, 64; Fbl. 1897, 16.

Vorstadt, früher eine selbständige Landgemeinde (Zamoscht), welche wahrscheinlich die alte slavische Siedlung darstellt, neben der schon im 13. Jahrhundert (vor 1279) die deutsche Kolonialstadt erbaut wurde.

Von den beiden östlich und westlich von Wronke gelegenen Städten Obersitzko und Zirke ist die erste heute eine unbedeutende Ackerstadt von 1521 Einwohnern; sie hat eine Art Schutzlage an der Zamamündung. Im Mittelalter stand hier eine Kastellansburg; ein sehr kleiner Burgberg ist noch heute vorhanden. Aber die Stadt, die daneben entstand, scheint nicht recht in die Höhe gekommen zu sein, so daß im Jahre 1638 mit Hilfe der einwandernden Protestanten von dem Grundherrn eine Neugründung vorgenommen wurde. Die Neustadt ist im Stadtplan deutlich zu erkennen. Zirke (3024 Einwohner) gehört ebenfalls zu den jüngeren Städten (1388 zuerst erwähnt), war aber im Mittelalter nicht ganz unbedeutend (1458 stellte es 8 Mann). Mehr Bedeutung als das seit 1832 bestehende Landgestüt hat heute für die Stadt der Handel mit Holz, Kartoffeln und Spiritus, zumal die Warthe einen bequemen Transport der Güter ermöglicht. Das Holz, welches die benachbarten großen Forsten liefern, wird zum Teil schon in der Stadt durch zwei Dampfschneidemühlen verarbeitet. Die Braunkohlengewinnung in der nächsten Umgebung ist leider sehr zurückgegangen. Die erst neuerdings hergestellte Eisenbahnverbindung (Birnbaum-Samter) wird der Stadt wohl wieder etwas aufhelfen. Der Stadtplan zeigt außer dem regelmäßigen Kolonialschema (sehr großer Markt) im Südosten jenseits eines Grabens eine langgestreckte Vorstadt längs der Chaussee nach Wronke; jenseits der Warthe liegt die sogen. Sandvorstadt. In dem freundlichen Stadtbild tritt die große ehemalige Klosterkirche besonders hervor.

Außer den genannten haben zeitweise noch zwei Städte an der Warthe zwischen Obornik und Schwerin gelegen, nämlich im Mittelalter Stobnitza,[1]) etwa 7 km östlich von Obersitzko, und im 18. Jahrhundert Neubrück, polnisch Wartoslaw,[2]) etwa ebenso weit westlich von Wronke. Beide Orte sind jetzt glücklicherweise wieder Dörfer.

Die Netze nebst dem Bromberger Kanal und der Brahe.

Eine leistungsfähigere und verkehrsreichere Wasserstraße, als die Warthe ist, durchzieht den nördlichen Teil der Provinz

[1]) 1458 unter den großpolnischen Städten genannt; sonst ist der Ort nur als Dorf bekannt. Raczynski 1 S. 181; Schmidt 1 S. 233.

[2]) 1781 begründet. Warschauer 1 S. 160.

Posen. Die untere Brahe, der Bromberger Kanal, die Netze nebst der unteren Warthe bilden eine schiffbare Wasserverbindung zwischen dem Weichsel- und dem Odergebiet. Eine 50 km lange Nebenstraße zu diesem Hauptwasserwege stellt die obere Netze (von der Reichsgrenze im Goplosee an) nebst dem Speisegraben des Bromberger Kanales (16 km lang) dar.[1])

Die Netze entsteht aus zwei Quellflüssen, von denen der östliche, auf russischem Boden entspringende, bis zum Einfluß in den Goplosee den Namen Schyschyna führt; unterhalb des Goplosees heißt dieser Arm Montwy. Südwestlich von Hohensalza biegt sie aus dem alten Talzug, der „Hochwasserniederung" ab, bildet ein spitzwinkliges Knie und mündet von Osten in den langgestreckten Pakoschsee.[2]) Von Süden fließt in diesen See der kleinere westliche Quellfluß, die aus dem Skorzenciner See kommende Netze; auf 18 km von Pakosch aufwärts, nämlich bis zum Bronislawer See, ist sie schiffbar.[3]) Unterhalb von Labischin geht der Fluß von der Hochfläche in das nördliche Haupttal über[4]) und durchzieht es in vielgewundenem trägen Laufe bis Nakel. Auch oberhalb von Labischin ist das Gefälle der Netze sehr gering, verhältnismäßig stark jedoch auf der kurzen Strecke von Labischin bis zur Abzweigung des sogen. Richtgrabens bei Antonsdorf, weil der Höhenunterschied zwischen der Hochfläche und der Talniederung über 6 m beträgt.[5])

Die Wasserführung der oberen Netze hängt fast ganz ab von der Schneeschmelze, so daß der Höchststand gewöhnlich in den April fällt.[6]) Zuweilen bringt der August kleine Anschwellungen als Folge reichlicher Niederschläge in dem meist undurchlässigen Gebiete.[7]) Größere Hochfluten kommen fast gar nicht vor, weil der Goplosee die Schmelzwasser in sich aufnimmt; er wird nämlich im Winter um 0,5 bis 0,8 m unter den gewöhnlichen Stand gesenkt.[8]) Trotzdem dieses große natürliche Staubecken und noch mancherlei andere künstliche Stauanlagen vorhanden sind, wird eine gleichmäßige Wasserführung der oberen Netze doch nicht erreicht wegen der außerordentlich starken Verdunstung. In trockenen Sommern ist der Wasserstand zuweilen so niedrig, daß auch der Speisegraben des Bromberger Kanals den Anforderungen nicht genügt.[9])

---

[1]) OW. III 883. 867.
[2]) OW. III 867. 868.
[3]) OW. III 883.
[4]) OW. III 866.
[5]) OW. III 870.
[6]) OW. III 919.
[7]) OW. I 144, III 918.
[8]) OW. III 883. 884. 928.
[9]) OW. III 884. 919. 928; Garbe S. 28/29; vgl. auch Hellmann 2. I 384, 386.

Der Ausbau der oberen Netze und des Speisegrabens zu einem Kanalweg ist in den Jahren 1878—1882 erfolgt.[1]) Bei gewöhnlichem Wasserstande beträgt die Sohlenbreite 10 m, die Spiegelbreite 16 m und die Tiefe 1,5 m,[2]) so daß die Fahrzeuge der Hauptstraße Bromberg-Küstrin diese Nebenstraße gewöhnlich mit 1,35 m Tiefgang befahren können; auch in wasserarmen Jahren war ein für Schiffe von 1,20 m Tiefgang genügender Wasserstand vorhanden.[3]) Der alte Flußlauf, die sogen. Faule Netze, von Antonsdorf bis Nakel ist nicht schiffbar. Er ist 1858—1862 durch den sogen. Neuen Netzekanal ersetzt worden und wird bei Eichhorst von der Wasserstraße durchschnitten.[4])

Die Städte an der oberen Netze, deren Ortslage schon besprochen worden ist, sind jetzt fast alle unbedeutende Landstädtchen. Mit Ausnahme von Netzwalde und Bartschin sind sie neben alten Burgen entstanden. In Pakosch ist die Burg, die einst den Angriffen der deutschen Ordensritter widerstanden hat, völlig verschwunden; an ihrer Stelle wurde 1631 ein Reformatenkloster erbaut, dessen Schule von 1792—1822 als Gymnasium galt. In Labischin waren Reste des alten Schlosses schon zur Zeit der preußischen Besitznahme nicht mehr vorhanden. In Kruschwitz dagegen steht noch heute auf einer Halbinsel des Goplosees, von schönen Anlagen umgeben, der 31 m hohe Wartturm des alten Schlosses; er wird jetzt als Aussichtsturm benutzt. Kruschwitz ist wohl eine der ältesten Siedlungen in Polen und hat zu Beginn der geschichtlichen Zeit als Residenz der ersten Fürsten eine große Rolle gespielt.[5])

Die Umgebung von Kruschwitz muß damals ganz anders ausgesehen haben als heutzutage.[6]) Der Spiegel des Goplosees lag noch viel höher,[7]) so daß dieses „polnische Meer" vielleicht nach Osten hin durch das Bachorzebruch mit der Weichsel[8]) und nach Süden hin über den Slesiner See mit der Warthe in Verbindung stand. Mehrere Inseln lagen in dem nördlichen Teil

---

[1]) OW. III 883.
[2]) OW. III 872/73.
[3]) OW. III 872. 883.
[4]) vgl. über diese merkwürdigste Stelle im Wassernetz der Provinz Posen die Skizze im OW. III 889 aus Lieckfeld, Die Eichhorster Schleusenanlagen an der oberen Netze, Zentralbl. der Bauverwaltung Jahrg. 1885 S. 393.
[5]) Warschauer 1 S. 117.
[6]) vgl. Manke 1 u. 2; Kempf (mit vier guten Abb.).
[7]) 1857—1859 wurde der Goplosee um 1,38 m gesenkt und dadurch die sumpfigen Bruchländereien in gute Wiesen umgewandelt; OW. III 871. 881.
[8]) Daß diese Verbindung noch im 17. Jahrh. bestanden hat, ist trotz des „Vistula flavius" für Goplosee auf dem Plan von Pufendorf kaum glaublich.

des Sees, und auf einer von ihnen erhob sich die älteste Burg. Kruschwitz hatte damals also eine ganz ähnliche Lage und Bedeutung wie später Posen. Auf einer größeren östlichen Insel entstand wohl eine städtische Siedlung und wurde zu Anfang des 11. Jahrhunderts Mittelpunkt des neuerrichteten Bistums Kujavien.[1]) An diese Zeit erinnert noch heute die schöne romanische Kollegiatkirche am Ostufer des Sees, im sogen. Dorfe Kruschwitz.[2]) Ein Dammweg und eine Brücke führten damals schon über den See. Kruschwitz war seit Mitte des 13. Jahrhunderts Zollstätte. Das alte Kruschwitz hat es aber wegen der kriegerischen Wirren zu keiner gedeihlichen Entwicklung gebracht. 1159 schon wurde der Bischofssitz nach Wloclawek an der Weichsel verlegt,[3]) Kruschwitz verlor immer mehr an Bedeutung und sank schließlich zum Dorf herab. Erst unter Wladislaus Jagiello entstand 1422 hier eine neue Stadt mit deutschem Recht am westlichen Ufer des Sees auf einer niedrigen Anhöhe, die nach Westen hin durch sumpfige Niederungen geschützt war. Kasimir der Große erbaute sich sogar nördlich der alten Burg ein Lustschloß. Damals war der westliche Arm des Sees schon so weit verlandet, daß man von der Stadt aus zur Burg hinüber einen Damm- und Bohlenweg anlegen konnte, der im Jahre 1906 beim Bau eines Fundamentes aufgedeckt wurde.[4]) Aber auch diese neue Stadt Kruschwitz hat keine größere Bedeutung erlangt (1458 stellte sie nur drei Mann zum Heere). Im Jahre 1500 brannte sie völlig ab, und im ersten Schwedenkrieg (1657) wurde Stadt und Schloß zerstört; 1772 kam der Ort als ein elendes Nest von 79 Einw. in 14 Häusern an Preußen. Wenn Kruschwitz heute ein freundliches Städtchen von fast 3000 Einw. ist, so verdankt es das der preußischen Herrschaft. Seit 1889 hat die Stadt Bahnverbindung mit Hohensalza; es befindet sich hier eine große Zuckerfabrik. Wichtiger noch ist für die Stadt die seit 1882 schiffbare Wasserstraße der oberen Netze, um deren Anlage schon genau 100 Jahre früher, nämlich im Jahre 1782, der damalige Bürgermeister Colbe Friedrich den Großen gebeten hat,[5]) weil dadurch Kruschwitz zum Mittelpunkt des kujawischen Getreidehandels werden könne.

Das ist nun zwar Kruschwitz auch in der Neuzeit nicht geworden; eher könnte man es von Pakosch sagen; denn für

---

[1]) Warschauer 1 S. 117.

[2]) Der jetzige Bau stammt aus der zweiten Hälfte des 12. Jahrh.; Kohte 1. IV 38.

[3]) Wuttke S. 349.

[4]) Manke 1 S. 23.

[5]) Kempf S. 89.

diese Stadt sind die modernen Verkehrsverhältnisse günstiger als für Kruschwitz, das nur 10 km von der Grenze entfernt ist. Die Eisenbahn Hohensalza—Rogasen—Kreuz überschreitet bei Pakosch die Netze, deren beide Arme sich in den etwa 15 km langen Pakoschsee vereinigt haben. Durch einen in der Hochwasserniederung angelegten Kanal ist das Montwyknie in der geradlinigen Fortsetzung des nordwestlich gerichteten Flußlaufes mit der Netze bei Pakosch verbunden.[1]) Eine neue Chaussee führt jetzt von Pakosch nach der Kreisstadt Mogilno. Pakosch hat auch eine große Zuckerfabrik; ferner ist für das Wirtschaftsleben dieser Stadt bedeutsam, daß sie jährlich von zahlreichen Wallfahrern besucht wird; denn der Grundherr Michael Dzialynski hat im Jahre 1628 einen Kalvarienberg bei der Stadt angelegt.[2]) Die Stadt war schon im Mittelalter eine nicht unbedeutende Handelsstadt, denn sie erhielt im Jahre 1415 Zollfreiheit in ganz Polen; sie macht jetzt den Eindruck einer aufstrebenden Landstadt. Was Hohensalza, die jetzige Hauptstadt des preußischen Kujawien, an Bedeutung infolge der Bergwerkskatastrophe verliert, das dürfte Pakosch zugute kommen; unter den Städten an der oberen Netze ist Pakosch mit über 3500 Einw. die größte. Ganz bedeutungslos, weil abseits vom Hauptverkehr liegend, sind die beiden Orte Gembitz und Blütenau (Kwiecischewo) an der westlichen Netze, von denen der letztere auch einst Stadt war, jetzt aber Dorfgemeinde ist. Gembitz ist ein Ackerstädtchen von 1300 Einw.

Die auch von Nakel ab in dem breiten nördlichen Haupttal zwischen einst sumpfigen Wiesenufern ursprünglich recht träge dahinschleichende, keineswegs sehr wasserreiche Netze ist zu einer wichtigen Verkehrsstraße erst durch die Anlage des Bromberger Kanals geworden, eine der größten Kulturtaten Friedrichs des Großen in dem neuerworbenen Netzedistrikt. Der Kanal wurde trotz der großen Geländeschwierigkeiten (Sumpf- und Moorboden) in der kurzen Zeit von 18 Monaten während der Jahre 1773/74 erbaut und ist bis zur Gegenwart hin unter großem Kostenaufwande ständig verbessert und vergrößert worden.[3])

Der Kanal hat zwischen Nakel und Bromberg eine Länge von 26,3 km, die Spiegelbreite beträgt 19,5 m, die mittlere Tiefe 1,4 m. Der Höhenunterschied von 26,85 m zwischen der Scheitelstrecke und der Brahe wird durch acht Schleusen, der nur 4,10 m

---

[1]) s. S. 30.

[2]) Warschauer 14 S. 13, 16.

[3]) Garbe gibt in seiner Festschrift eine Geschichte des Baus und der allmählichen Vervollkommnung; vgl. auch OW. III 882/83.

betragende zur Netze durch zwei Schleusen überwunden. Zwischen der achten und neunten Schleuse liegt die 16 km lange Scheitelstrecke, der sogen. „Lange Trödel“. Eine notwendige Folge des Kanalbaues war die auch schon unter Friedrich dem Großen begonnene Regulierung der Netze unterhalb von Nakel, die aber erfolgreich erst in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts zu Ende geführt worden ist (1891—1896).[1]) Da infolge der Durchstiche und Begradigungen im Unterlaufe abwärts von Nakel ein zu starkes Gefälle entstanden war,[2]) so mußte eine über 15 km lange an den Bromberger Kanal sich anschließende Strecke von Nakel bis Gromaden (Schleuse 12) ebenfalls kanalisiert und mit zwei Schleusen versehen werden; diese Strecke hat bei 2 m Tiefe 18 m Sohlen- und 30 m Spiegelbreite.[3])

Die Wasserführung der Netze unterhalb von Nakel bis zur Küddowmündung ist für den Verkehr nicht allzu günstig. Gefährliche Hochfluten kommen an der ganzen Netze zwar nicht vor, weil das Überschwemmungsgebiet außerordentlich breit ist, aber im Sommer ist der Wasserstand zuweilen recht niedrig, weil die obere Netze wegen der starken Verdunstung ja sehr wenig Wasser führt und davon noch durch den Speisegraben an den Bromberger Kanal abgeben muß. Erst durch die beiden vom Baltischen Landrücken herabkommenden Nebenflüsse, die Küddow und Drage, wird die Netze ein leistungsfähiger, wasserreicher Flachlandfluß. Wie sehr die Küddow die Wasserführung der unteren Netze beherrscht, zeigen folgende Zahlen:

Wasserführung der Netze oberhalb der Küddowmündung bei Mittelwasser 19 cbm/sec.

Wasserführung von Netze und Küddow bei Mittelwasser 54 cbm/sec.

Nach Aufnahme der Drage steigt die Wassermenge auf 92 cbm/sec bei Mittelwasser.[4])

Die Küddow hat zuweilen auch sommerliche Anschwellungen. Die Drage wirkt insofern vorteilhaft auf die Netze ein, als sie wegen ihres wärmeren Wassers selten zufriert und einen zeitigen Eisaufbruch auf der Netze herbeiführt.[5]) Die Eisverhältnisse sind an der Netze überhaupt sehr günstig; der torfige Untergrund verhindert auf weiten Strecken die Eisbildung; sie tritt erst bei anhaltendem Frostweter ein. Das Frühjahrshochwasser, besonders auch das der Küddow, verursacht den Eisaufbruch

[1]) OW. III 884. 908/09.
[2]) Garbe S. 24; OW. III 866/67.
[3]) OW. III 873.
[4]) OW. III 941; vgl. auch P.L. I 3 Abb. 2.
[5]) OW. III 921.

und verteilt das Eis auf die überschwemmten Wiesen, wo es dann zertaut. Ende März ist deshalb die Netze in ihrem ganzen Laufe schon schiffbar; der Betrieb im Bromberger Kanal wird gewöhnlich erst Ende Dezember eingestellt.

Die auf dem baltischen Landrücken entspringende Brahe tritt oberhalb von Bromberg in das nördliche Haupttal ein und durchfließt es, ostwärts umbiegend, 13 km weit bis zu ihrer Mündung in die Weichsel unterhalb von Fordon. Bei Brahnau ist zwischen dem Rande des jetzigen Weichseltales und dem nordostwärts gerichteten untersten Brahelaufe der große Sicherheitshafen Brahemünde angelegt und gegen die Weichsel durch eine Schleuse abgeschlossen worden. Diese Anlage geschah im Zusammenhang mit der Kanalisierung und Begradigung der Unterbrahe. Sie erwies sich als notwendig, weil der Fluß ein zu starkes Gefälle hatte.[1])

Die Weichsel, der von alters her schiffbare Strom, war eine Hauptverkehrsstraße Polens im Mittelalter; sie berührt nur auf einer kurzen Strecke die Grenze der Provinz Posen. Zwei posnische Städtchen liegen an ihr, Schulitz, oberhalb der Brahemündung an der Eisenbahn von Thorn nach Bromberg, und Fordon, berühmt durch eine der größten Brücken Europas, welche die Eisenbahn von Bromberg ins Kulmerland hinüberleitet. Die Anlage und Ortslage von Schulitz zeigt deutlich, daß es nie eine Brückenstadt gewesen ist. Das Weichseltal ist hier noch recht breit und von zahlreichen Nebenläufen durchzogen. Außerdem ist ja Thorn (1232 gegründet) als alte Brückenstadt an der Weichsel bekannt. Die Hauptstraße von Schulitz ist geteilt und läuft der Weichsel parallel. Die Stadt ist im Jahre 1325 aus einem ehemaligen Dorfe entstanden; ihr Wachstum nach Süden zum Bahnhof hin zeigt deutlich, daß sie ihre bescheidene wirtschaftliche Blüte (4326 Einw.) mehr der Eisenbahn als der Weichsel verdankt.

Fordon ist jetzt nur ein Städtchen von 2785 Einw. Die sogen. Schwedenschanze, 1400 m oberhalb der Weichselbrücke hart am linken hohen Weichselufer und vom Flusse schon teilweise zerstört, beweist, daß der Ort im Mittelalter schon Bedeutung hatte. Hier lag nämlich die Burg Wyszogrod;[2]) sie wurde 1329 von den Deutschordensrittern verbrannt.[3]) An ihrer Stelle versuchte Herzog Wladislaus von Oppeln die Gründung

[1]) Garbe S. 31, 32; Kurth S. 25; B.C. I 23: „Die äußerst schnell dahineilenden Fluten der Brahe bedecken sich auch im härtesten Winter nicht mit Eis".

[2]) Caro II 138 ff.

[3]) Schmidt 2 S. 24, 25, 1 S. 208.

einer Stadt Hohenburg (= Wyszogrod) im Jahre 1382, aber ohne Erfolg.[1]) Erst 1424 unter Wladislaus Jagiello entstand in einiger Entfernung von der ehemaligen Burg die Stadt Fordon; sie hat es aber wegen der Nähe Brombergs nicht zu großer Bedeutung gebracht.[2])

Bromberg war im Mittelalter, wie alle Städte im nördlichen Haupttal, eine Grenzburg. Diese Burgen wurden naturgemäß da angelegt, wo über das von Sümpfen und Torfmooren erfüllte Tal ein Übergang möglich war, also an solchen Stellen, wo die festen Ufer nahe aneinandertraten (Nakel, Usch), oder höher gelegene Werder im Tale den Durchgang ermöglichten (Driesen, Filehne, Czarnikau), oder endlich die Ablagerungen von Nebenflüssen das Tal erhöht hatten, so daß es ziemlich trocken war. Das war außer an der Küddowmündung auch an der Einmündung der Brahe der Fall. Dieser mit starkem Gefälle daherströmende Fluß konnte seinen Lauf ziemlich tief in die lockeren Ablagerungen einschneiden und so den Teil des großen Tales, den er in 13 km langem Laufe durchfloß, völlig entwässern und trocken legen. Den Übergang über diese Talstrecke von Prondy bis Brahnau hatte die etwa in der Mitte liegende Burg Bydgoszcz zu decken.[3])

Wie die Lage dieser Burgen und späteren Städte am Südufer des Flusses beweist (nur Nakel und Filehne machen eine Ausnahme), sind sie von den Polen zur Sicherung der Grenze gegen die benachbarten Pommern angelegt worden. Sie fielen aber nach dem Tode des mächtigen Polenkönigs Boleslaus Chrobry in die Hände der Pommern und konnten erst 100 Jahre später von Boleslaus III. Schiefmund zurückgewonnen werden.[4]) Brombergs Lage an einer infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit bequem zu passierenden Übergangsstelle des nördlichen Haupttales, zu der außerdem von Süden her längs der Weichsel und von Norden durch die trockene Tuchler Heide leicht gangbare Straßen

---

[1]) Schmidt 1 S. 208.

[2]) Warschauer 1 S. 41, 42.

[3]) Vom Beginn der Wiesenniederung des Bromberger Kanals bis zum Weichseltal beträgt die Entfernung in der Luftlinie 15 km, bei km 7 von Prondy aus gerechnet lag die Burg Bydgoszcz; 1239 wird sie zuerst genannt, M.P.H. III 3; eine pommersche Gegenburg lag am Nordrande des Urstromtales beim heutigen Thalheim (früher Zamczysko = Schlößchen) am Ende eines schmalen, gegen das Tal vorspringenden Rückens (Schloßberg genannt); diese Lage erinnert lebhaft an diejenige einzelner Burgen am Rande der schwäbischen Alb; vgl. Meßtischblatt 1427 und Schmidt 2 S. 9 Anm. 1.

[4]) Schmidt 2 S. 15.

heranführten,[1]) macht es wahrscheinlich, daß hier noch vor der Anlage der erwähnten Grenzburg eine ältere Siedlung, also wohl ein Ringwall, bestanden hat. Diese Vermutung wird durch Funde von „Resten alter Ansiedlungen, namentlich Tonscherben vom sogen. Burgwalltypus“ bestätigt.[2])

Die älteste urkundliche Nachricht über den hier die Brahe kreuzenden Handelsverkehr stammt aus dem 13. Jahrhundert, das ja für Polen infolge der ersten deutschen Einwanderung einen großen Aufschwung brachte. Im Jahre 1252 war Bydgoszcz (Budegostia) nämlich eine der Kujawischen Zollstätten; schon damals führte hier eine Brücke über die Brahe.[3]) Im 14. Jahrhundert gestalteten sich die politischen Verhältnisse für Bromberg insofern ungünstig, als Pomerellen in den Besitz des Deutschen Ordens kam und zwischen diesem und dem Polenkönige darüber Krieg ausbrach. Die Burg Bydgoszcz geriet zeitweise in den Besitz der Ordensritter (1329 und 1331).[4]) In diesen Kämpfen ging wahrscheinlich das unter der Burg, und zwar östlich von ihr entstandene „suburbium“,[5]) der Burgflecken, unter. Erst seit 1343 (Frieden zu Kalisch) gehörte Bydgoszcz dauernd zu Polen.

Die friedlichen Zeiten unter Kasimir dem Großen brachten der bisherigen Grenzburg das Ereignis, welches in Posen fast 100 Jahre früher eingetreten war, die Anlage einer deutschen Kolonialstadt auf dem freien Raume westlich der Burg bis zur Brahe hin.[6]) Dieser Fluß schützte durch seine Windungen die neue Siedlung im Westen — hier bildete der Fluß in einer hufeisenförmigen Schlinge drei Inseln — und Norden. Von ihm hat sie auch ihren deutschen Namen, denn Bromberg, früher Bramburg, ist = Brahenburg.[7]) Wie in Posen, ist auch in Bromberg dieser älteste regelmäßig gebaute Stadtteil im heutigen Stadtplan noch deutlich zu erkennen; der ehemalige Marktplatz ist jetzt der Friedrichsplatz, und statt des alten Rathauses steht in seiner Mitte das Denkmal des großen Preußenkönigs, dem

---

[1]) Schmidt 4 S. 40; v. Sadowski deutet daher das Askankalis bei Ptolemäus als Osielsk bei Bromberg.

[2]) Schmidt 2 S. 8.

[3]) C. d. Pruss. I 84 Nr. 90; Schmidt 2 S. 17, 4 S. 39, 40.

[4]) Schmidt 2 S. 24, 25.

[5]) Schmidt 3 S. 6; östlich der Burg lag die älteste Pfarrkirche, die Ägidienkirche; Kremmer 2 S. 70.

[6]) Die Gründungsurkunde lateinisch und deutsch bei Schmidt 3.

[7]) Schmidt 2 S. 5, 4 S. 41 weist auf die Analogie vom Spremberg (Spree) und Dramburg (Drage) hin; der stolze Name „Königsburg“, den Wladislaus Jagiello in Aussicht genommen hatte, ist nicht in Gebrauch gekommen.

die Stadt soviel verdankt. Im Süden mußte der fehlende natürliche Schutz durch Wall und Graben ersetzt werden. Er verlief in einiger Entfernung von dem steilen Talrand.[1])

Die Gunst seiner Lage an der bis hierher schiffbaren Brahe, also der Anschluß an die für Polen einst so wichtige Weichselstraße, machte Bromberg zu einem wichtigen Ein- und Ausfuhrhafen Großpolens zu einer Zeit, als die Wartheschiffahrt noch ohne Bedeutung war und das Stapelrecht von Frankfurt den Handel nach der Ostsee über Stettin sehr erschwerte. So war die neue Stadt Bromberg befähigt, in erfolgreichen Wettbewerb mit der alten Weichselstadt Thorn zu treten, die damals noch zum Gebiet des deutschen Ordens gehörte. Kein Wunder, daß die Ritter die erste Gelegenheit benutzten, um Bromberg zu vernichten. Im Jahre 1409 wurde die Stadt von ihnen verbrannt, die Burg besetzt. Aber schon im nächsten Jahre brach die Herrlichkeit des Ordens bei Tannenberg zusammen. Während der Jahre 1414—1423 hat zwischen Bromberg, das durch seinen Starosten Hans Birkenhaupt tatkräftig unterstützt wurde, und Thorn ein regelrechter Fehdezustand geherrscht, der am besten die Rivalität der beiden Handelsstädte illustriert.[2]) Aber Thorns Stern war im Sinken, die Blütezeit seines Handels längst vorüber (1343—1386).[3]) Für Bromberg dagegen brach eine erste Blütezeit an, als schließlich im zweiten Thorner Frieden (1466) das Land zu beiden Seiten der unteren Weichsel endgültig an Polen fiel; es konnte Thorn um so leichter überflügeln, als auch die alten Handelsstraßen sich verschoben hatten. Thorn wurde wegen der seit 1403 bestehenden Niederlage (erneuert 1428, 1448, 1485)[4]) für die meisten aus Polen eingeführten Waren von den polnischen Händlern umgangen, die Straßen von Breslau und auch aus Mitteldeutschland nach Danzig führten über Bromberg.[5]) Nur infolge der Gunst Kasimirs IV. und nur mit äußerster Anstrengung und Anwendung von Gewaltmitteln konnte Thorn sein Stapelrecht bis 1537 aufrechterhalten.[6])

Was die etwa 150 Jahre dauernde Blütezeit Brombergs für Früchte gezeitigt hat, ersieht man aus den Worten des Bernhardinerchronisten, der kurz nach 1600 schreibt: „Nicht unberühmt ist Bromberg durch seinen Hafen. Auf beiden Seiten

---

[1]) vgl. Situs Oppidi Brombergae bei Pufendorf, De rebus a Carolo Gustavo Sueciae regis gestis Plan 55, abgedruckt bei Kremmer 2.
[2]) Österreich I 37—42. 83. 84; Schmidt 2 S. 32, 33.
[3]) Österreich I 11.
[4]) Österreich I 44, 47/48; II 57.
[5]) Raczynski 1 Nr. 136 (1496); Österreich I 42. 47. 83, II 54. 60.
[6]) Österreich II 51 ff. 89. 90.

der Brahe erheben sich kostbare und sehenswürdige Gebäude, zu keinem anderen Zweck als zur Aufbewahrung des Getreides erbaut, das aus ganz Großpolen und namentlich auch aus dem ganzen Gebiet Palukken (westlich der oberen Netze), Kraina (der Teil der Provinz Posen nördlich der Netze) und Kassubei in gewaltiger Masse herangeführt wird. Im ganzen Königreich gibt es kaum eine Stadt, in der alljährlich eine so große Menge Getreide zusammenströmt,[1]) um von hier zu gelegener Zeit nach Danzig weitergefördert zu werden. Von Danzig wieder kommt stromaufwärts nach Bromberg eine Unmenge Heringe, Seesalz, Pomeranzen, Franz-, Rhein-, Kanarien- und kandiotischer Wein oder Malvasier. Auf demselben Fluß gehen nach Danzig auch Holzstämme sowohl zum Bau als zum Brennen hinab. Das Holz aber stammt aus den kassubischen Wäldern, zum Teil auch aus den Forsten um Krone und Bromberg. Weiter werden auch Töpferwaren in großer Menge nach Danzig verführt ... Daher kommt es, daß in den Bromberger Vorstädten und in den Nachbardörfern an der Brahe, so in Barthelsee und Brahnau, eine große Anzahl Töpfer wohnt.[2]) Dem Flusse also ist es zu danken, daß die Stadt einen solchen Glanz, solchen Reichtum erlangt hat ... Das ist der Grund, weshalb Bromberg vor allen Städten im ganzen Königreiche blüht".[3])

Aus diesen Worten geht hervor, daß außer der für den Handel so günstigen Lage auch die Beschaffenheit der Umgebung und des Hinterlandes von Bromberg viel zu seinem Aufschwung beigetragen hat. Das fruchtbare Kujawien im Süden war eine wertvolle Kornkammer, und Bromberg galt damals für seine Hauptstadt. Im Norden dehnten sich noch dichter als heutzutage die großen Waldungen zu beiden Seiten der Brahe bis in die Tuchler Heide hinein aus. Die Ränder der Diluvialplatte aber in der nächsten Umgebung der Stadt lieferten das Rohmaterial für die Töpferei, den Geschiebelehm.

Während der 150 Jahre ihres ersten wirtschaftlichen Aufschwungs wuchs die Stadt auch räumlich über den ursprünglich nur geringen Umfang[4]) weit hinaus. Jenseits der Brahe vor dem nördlichen, dem Danziger Tore, erwuchs die Danziger Vor-

---

[1]) Noch heute erinnert der Kornmarkt und die Kornmarktstraße an den Getreidehandel; auf den Kornmarkt mündet bezeichnenderweise von Süden her die Kujavierstraße.

[2]) Heute gibt es nur in der Neustadt eine Töpferstraße; vgl. auch Schmidt, Die Töpferinnung zu Bromberg 1446—1776, Jahrb. 1891.

[3]) B. C. I 24. 25.

[4]) 300 m Durchmesser hatte die Altstadt; sie war nur etwa halb so groß wie diejenige Posens; Kremmer 2 S. 68.

stadt (schon zu Anfang des 16. Jahrhunderts erwähnt);[1]) aus ihr ist die heutige Neustadt von Bromberg entstanden, deren breite Hauptstraße die Danziger-Straße heißt. Im Südwesten lag vor dem Posner Tore die Posner Vorstadt (heute Posner-Straße und Platz), im Südosten vor dem Kujawischen Tore die Kujawische Vorstadt (heute Kujawierstraße). Die beiden zuletztgenannten Tore wurden geradlinig durch die lange Straße (heute Friedrichstraße) verbunden, welche den Markt nicht berührte. Die drei Tore — mehr gab es nicht — und die von ihnen ausgehenden Straßen zeigen deutlich, wohin Brombergs Handel und Verkehr gerichtet war: nach dem fruchtbaren Getreideland Kujawien, nach der Handelsstadt an der Ostsee und nach der Hauptstadt Großpolens an der Warthe, die ja im 16. Jahrhundert ebenfalls eine blühende Handelsstadt war.[2])

Brombergs Blütezeit dauerte noch an, als diejenige Posens schon vorüber war (in den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts). Aber die Ereignisse, welche den allgemeinen Niedergang Polens im 17. u. 18. Jahrhundert verursachten, haben auch Brombergs Blüte völlig geknickt.[3]) Dem zweiten Schwedenkriege fiel die Burg zum Opfer; seit 1657 lag sie in Trümmern und diente später als Steinbruch; 1895 sind die letzten Reste verkauft worden,[4]) so daß heute keine Spur mehr von ihr vorhanden ist; nur die Burgstraße erinnert noch an sie. Noch schlimmer erging es der Stadt im Nordischen Kriege, in dessen Gefolge außerdem die Pest erschien; dazu kamen die Übergriffe der Starosten und benachbarter Adliger, welche der Stadt große Teile ihres Grundbesitzes wegnahmen. Nach 150 Jahren traurigen Verfalls kam die Stadt als ein kleines Nest von 500 Einw. im Jahre 1772 an Preußen.

Der Tatkraft Friedrichs des Großen dankt sie hauptsächlich ihre neue Blüte. Durch die Anlage des Kanals zur Netze hin wurde dem Verkehr Brombergs der Anschluß an die westlichen Teile des preußischen Staates gesichert und dadurch die Gunst ihrer Lage ganz wesentlich erhöht. Zugleich wurde Bromberg die wichtigste Etappe in der Mitte des Weges von Berlin nach Königsberg. So kam es, daß die Stadt an dem modernen Verkehrsleben im Zeitalter der Kunststraßen und Eisenbahnen noch eher Anteil erhielt als Posen; denn schon im Jahre 1826 wurde die Chaussee nach Berlin fertiggestellt.[5]) Hatte die Einwohner-

---

[1]) Kühnast S. 73.
[2]) vgl. Schmidt 4, Karte.
[3]) Schmidt 5 S. 27, 28.
[4]) Schmidt 2 S. 46, 58, 59, 70, 72.
[5]) Sie führte über Nakel, Wirsitz, Schneidemühl und erreichte bei

zahl der Stadt sich trotz der ungünstigen Verhältnisse zu Beginn des 19. Jahrhunderts (Truppendurchmärsche zur Zeit Napoleons) von 1772—1815 schon mehr als verzehnfacht (1815: 6500 Einw.), so begann ein noch rascheres Wachstum, seitdem die Schienenstränge sie mit einer weiteren Umgebung in Beziehung brachten. Sehr bedeutsam für Brombergs Verkehrsleben wurde die Ostbahn (Berlin—Königsberg über Bromberg—Dirschau, von hier Abzweigung nach Danzig, seit 1853), da sie der Stadt eine gute Verbindung mit der Ostsee brachte.[1]) Mehr als die Grenzfestung Thorn (seit 1861 mit Bromberg durch Eisenbahn verbunden) eignete sich Bromberg zum Knotenpunkt des östlichen Eisenbahnnetzes. 1872 wurde die Verbindung Brombergs mit Hohensalza und Posen, 1885 mit Fordon an der Weichsel hergestellt; die Weichselbrücke ist erst 1891—1893 erbaut worden. Jetzt ist Bromberg ein siebenstrahliger Eisenbahnstern und Sitz einer Eisenbahndirektion. Während sich die Einwohnerzahl von 1815—1850 nur etwa verdoppelt hat, ist sie im Zeitalter der Eisenbahnen innerhalb von 50 Jahren auf das Vierfache gestiegen (1905: 54 500), wobei aber die Entwicklung der noch nicht eingemeindeten Vororte nicht mit berücksichtigt ist. Sie zählten im Jahre 1904 etwa 26 000 Einw., so daß also Bromberg in absehbarer Zeit in die Reihe der deutschen Großstädte eintreten dürfte.[2])

Der Bromberger Kanal ist auch eine wichtige Lebensader der Stadt. Den Hauptverkehr auf ihn macht allerdings die Holzflößerei aus. $^9/_{10}$ des Holzes kommt aus Rußland und wird nach dem mittleren Deutschland geschafft. Im Jahre 1905 haben 675 125 m Traftholz ($3^1/_2$—4 m breit) im Werte von mehr als 50 Mill. Mk. den Kanal passiert. Aber auch der Schiffsverkehr ist recht beträchtlich: 2109 beladene Oderkähne im Jahre 1905, davon 1310 Kähne westwärts (Bergfahrt) und 799 ostwärts (Talfahrt) gerichtet; unter den ersteren waren die weitaus meisten mit Nutzholz beladen (1019), erst an zweiter Stelle folgte Getreide und Mehl[3]) (84 und 74 = 158); von der Netze her kamen 350 mit Zucker, 169 mit Steinen beladene Kähne.[4])

Ein großer Teil der Bewohner Brombergs (über 20 $^0/_0$) ge-

Ruschendorf, Kreis Deutsch-Krone, die Chaussee Berlin—Königsberg, welche über Konitz führte; später kam die Verbindung Bromberg—Dirschau hinzu; Hoffmann S. 361.

[1]) Die kürzere Verbindung Schneidemühl—Konitz—Dirschau wurde erst 1871 geschaffen; Hoffmann S. 364.

[2]) Führer S. 9.

[3]) In Bromberg liegen an der Brahe große Mühlenwerke, der Kgl. Seehandlung gehörig.

[4]) Priske S. 70, 71.

hört dem Beamtenstande an;[1]) denn die Stadt ist Sitz zahlreicher Behörden und hat auch eine große Garnison.[2]) Bromberg ist sicherlich diejenige Stadt der Ostmark, nach welcher sich aus dem Westen des Reiches die Beamten gern versetzen lassen; ihre Lage inmitten großer Wälder, die bis dicht an die Stadt heranreichen, und die schönen Anlagen innerhalb der Stadt und in nächster Nähe, besonders längs des Kanales und auf der Schwedenhöhe (südlicher Talrand), machen Bromberg zur schönsten Stadt der Provinz Posen.

Während heute der von den Segeln der Kähne belebte Bromberger Kanal die Stadt an der Brahe mit der Netzestadt Nakel verbindet und außer diesem Wasserweg auch die Landstraße auf dem hohen nördlichen Ufer und die Eisenbahn unten am Fuße des Talrandes einen lebhaften Verkehr ermöglichen, bildete einst im frühen Mittelalter die sumpfige Niederung auf einer Strecke von über 20 km ein für den Verkehr unüberwindliches Hindernis; nur am Südrande des Bruches führte später eine Straße von Bromberg nach Nakel.[3])

Die außerordentliche Einschnürung des alten Urstromtales auf etwa 2 km bedingte die Bedeutung Nakels als eines Brückenortes für den nordsüdlich oder umgekehrt gerichteten Verkehr. Wie in Bromberg, so stand auch hier einst eine heißumkämpfte Grenzburg; sie war von den Pommern errichtet und stand deshalb am nördlichen Ufer, wo heute auch die Stadt liegt. Erhalten ist von ihr nichts weiter als der Name des Schloßberges für einen Häußerkomplex an der Posner-Straße gegenüber dem Töpfermarkt. Dieser selbst fällt nach drei Seiten ziemlich steil, nach der vierten, im Westen, sanft ab und dürfte den ehemaligen Burgberg darstellen.[4]) Nachdem die Burg erst 1256 endgültig an Polen gekommen war,[5]) wurde im Jahre 1299 eine deutsche Stadt im Schutze der Burg angelegt.[6]) Ein älterer Versuch einer Stadtgründung ist offenbar mißglückt.[7])

Die Worte der Gründungsurkunde „eundo versus Gnesdnam" zeigen die Richtung der nordsüdlichen Straße an, welche den Paß von Nakel benutzte. Sie erlangte später als eine der Straßen, welche die Stadt Thorn umgingen, große Bedeutung; nordwärts

---

[1]) Wagner, Lehrb. der Geographie S. 795.
[2]) Hervorgehoben sei nur die Eisenbahn- und Oberpostdirektion.
[3]) Schmidt 2 S. 63 Anm. 2.
[4]) vgl. P.L. 1908 S. 326.
[5]) Vorübergehend gehörte sie 1393 dem Herzog von Stettin; Wuttke S. 383.
[6]) C. d. Nr. 810.
[7]) vgl. C. d. Nr. 118.

führte sie über Konitz nach Danzig weiter.[1]) Eine ruhige Entwicklung war der Stadt Nakel im Mittelalter aber nicht beschieden. 1329 und 1331 wurde sie durch die Heere des Deutschen Ordens geplündert und zerstört. 1458 war sie recht unbedeutend, denn sie stellte nur vier Krieger zum Reichsheere. Erst im 16. u. 17. Jahrhundert begann sie zu wachsen; 1520 wird in dem nach einem großen Brande erneuerten Gründungsprivilegium eine Vorstadt erwähnt.[2]) Zu Anfang des 18. Jahrhunderts soll die durch die Pest und den Nordischen Krieg völlig herabgekommene Stadt an eine andere Stelle verlegt worden sein; erst die veränderten Verkehrsverhältnisse der Neuzeit ließen sie im 19. Jahrhundert langsam zu einer der posnischen Mittelstädte heranwachsen (1816: 1273 Einw., 1905: 8175 Einw.). Das Zeitalter der Eisenbahnen brachte ihr eine beträchtliche Vermehrung der Einwohnerzahl (1843: 2740 Einw., 1858: 4300 Einw.).[3])

Außer dem lebhaften Getreidehandel ist für das Wirtschaftsleben der Stadt auch die Industrie von Bedeutung (Mühlen, Mühlsteinfabrik, Gipsbrennerei und -mühle, Maschinen- und Zuckerfabrik).[4]) Der jetzige Stadtplan zeigt mit seiner Kreuzform deutlich, daß Nakel für den Verkehr sowohl Rand- wie auch Brückenstadt war. Die Stadt liegt auf einer schmalen Terrasse (63 m Meereshöhe, 500 m Breite) zwischen der Wiesenniederung (55 m) und dem steil aufragenden Talrand, der bis über 90 m ansteigt. So auf zwei Seiten eingeengt, zieht sie sich von Südwesten nach Nordosten, vom Vorwerk Bielawy bis zur Rudkemühle bei der Zuckerfabrik, etwa $3^1/_2$ km lang hin; nur im Süden ist sie längs der Chaussee ins Tal hinein bis über die Netze gewachsen.

Abwärts von Nakel bot sich auf einer Strecke von etwa 60 km keine Möglichkeit, das immer breiter werdende Tal zu überschreiten. Die Städte liegen deshalb auf dieser Strecke nicht in der Niederung am Flusse, sondern auf den höher gelegenen Terrassen dicht am Talrand, so z. B. Samotschin (2005 Einwohner), eine der jüngsten posnischen Städte. Erst 1748 wurde sie zur Stadt erhoben und wenige Jahre darauf durch eine von Tuchwebern bewohnte Neustadt vergrößert. Der damalige Grundherr, Graf Leo Raczynski, wollte sie zu einem „Sitz des Mercurius“ machen, heute ist sie aber nur ein anspruchloses Ackerstädtchen.[5])

---

[1]) Österreich I 47. 54. 57—59.
[2]) Wuttke, Urk. 87.
[3]) Wuttke S. 384.
[4]) Rutsch S. 39.
[5]) Schmidt 1 S. 416.

Die aufblühende Stadt Kolmar (6350 Einwohner), 1434 zur Stadt erhoben, früher Chodzież genannt (den deutschen Namen führt sie erst seit 1877 zu Ehren eines verdienten Landrates),[1] liegt in dem am weitesten nach Süden reichenden Talwinkel landschaftlich recht schön zwischen seinen drei Seen in einer bewaldeten Hügellandschaft an der Nebenbahn Posen—Schneidemühl (seit 1879). Diese erleichtert den Absatz der Produkte zweier industrieller Anlagen, einer Steingut- und Porzellanfabrik. Eine ähnlich schöne Lage wie Kolmar hat in einer Nische des gegenüberliegenden nördlichen Talrandes das Städtchen Friedheim; es zählt nur wenig über 1000 Einwohner, obwohl es von der Ostbahn berührt wird.

Erst gegenüber der Küddowmündung tritt der südliche Talrand wieder dicht an den Fluß heran; hier war der dritte Übergang über das alte Urstromtal bei Usch (uście = Mündung).[2] An die alte polnische Grenz- und spätere Kastellansburg, die auf einer Insel im Tale, wahrscheinlich auf dem sogen. Johannisberge, am rechten Küddowufer lag, wo noch heute ein kleiner Burgberg erhalten ist, erinnert auch hier nur noch der Name des Schloßberges.[3] Erst im Jahre 1413 erhielt die bei der Burg entstandene Ansiedlung das Magdeburger Stadtrecht. Bedeutend ist sie wohl nie gewesen.[4] Auch heute ist Usch nur ein Ackerstädtchen mit 2339 Einwohner. Da die Eisenbahn etwa 7 km östlich der Stadt die Netze überschreitet, so ist Usch seit den 60er Jahren kaum noch gewachsen; 1861 hatte es schon 2269 Einwohner. Mit seinem unregelmäßigen dreieckigen Grundriß schmiegt es sich in eine Nische des Talrandes, der hier fast 50 m über den Spiegel der Netze ansteigt.[5] Ein ziemlich bedeutendes industrielles Unternehmen nahe bei der Stadt ist die Glashütte (seit 1830); sie verwendet nicht nur den Sand und Mergel der Umgebung zur Glasbereitung, sondern vor allem auch den Torf des Netzebruchs zur Feuerung; die Versendung der Fabrikate wird durch die Wasserstraße der Netze erleichtert.[6]

Mehr als Usch hat Czarnikau seinen Charakter als Brückenort gewahrt, denn hier am Netzeknie laufen auf dem linken Flußufer nicht weniger als sechs Chausseen zusammen;

---

[1] Warschauer 1 S. 93.

[2] Hahn (S. 113) ist nicht geneigt, dem Paß von Usch großes Alter und Wichtigkeit beizumessen.

[3] Fbl. 1896, 41.

[4] Nach einer Lustration aus dem Jahre 1564 bestand sie nur aus 70 Häusern.

[5] vgl. die Abbildungen in P.L. I, 2.

[6] Fbl. 1896, 51.

je zwei davon vereinigen sich allerdings schon in beträchtlicher Entfernung vor der Stadt, nur zwei leiten den Verkehr am rechten Ufer weiter. Da vom rechten Talrand eine Terrasse weit in das Tal vorspringt, so ist der Wiesengrund hier nur etwa 2,5 km breit;[1]) aus ihm erheben sich noch mehrere Werder, z. B. der sogen. Kasernenwerder. Auf einem von ihnen lag an der Stelle der jetzigen Dampfbrauerei die alte Grenzburg.[2]) Wenig günstig ist Czarnikaus Eisenbahnverbindung. Es hat nur (seit 1894) durch eine Stichbahn Anschluß an die Nebenbahn Kreuz—Rogasen—Hohensalza. Dreimal ist die Stadt um die Hoffnung, eine gute Eisenbahnverbindung zu erhalten, betrogen worden, 1848, als der Bau der Ostbahn bevorstand, 1872, als eine Bahn von Schneidemühl nach Bentschen geplant wurde, und 1893, als die Bahn Rogasen—Kreuz wegen der Terrainschwierigkeiten (hohe, steile Uferränder) in beträchtlicher Entfernung südlich der Stadt vorbeigelegt wurde; nunmehr ist eine Verbindung mit Schneidemühl geplant.[3]) Bezeichnend für das Fehlen einer verkehrsreichen Eisenbahn ist die Tatsache, daß Czarnikau seit 1858 nur um etwa 1000 Einwohner zugenommen hat (1858: 3962 Einw., 1905: 4859 Einw.). Ihre jetzige bescheidene Blüte verdankt die Stadt nicht zum wenigsten der schiffbaren Netze; die Möglichkeit billigen Transportes auf dieser verkehrsreichen Wasserstraße ließ auch industrielle Anlagen in Czarnikau entstehen. Es gibt z. B. zwei Kalkbrennereien, eine Dampfbrauerei, -schneidemühle und Wollspinnerei. Die Stadt zieht sich längs des östlichen Talrandes hin, einst (bis 1877) von der Netze unmittelbar berührt.[4]) Die Längsstraße, nördlich vom Marktplatz Danziger-, südlich davon Wronker-Straße genannt, deutet auf eine alte Handelsstraße hin. Ein Stadtteil ist ostwärts längs der Posner-Straße in eine Seitenschlucht des Talrandes hineingewachsen, ein anderer erstreckt sich in entgegengesetzter Richtung in den Wiesengrund hinein bis an den jetzigen Netzelauf; der Stadtplan zeigt also eine ähnliche Kreuzform[5]) wie der von Nakel. Die Lage der Stadt an der Ausmündung des erwähnten Seitentales hat den großen Nachteil, daß bei heftigen Regengüssen durch die von den steilen Abhängen herabstürzenden Wassermassen große Verwüstungen angerichtet werden, z. B. im Juli 1891.[6]) Die Umgegend der Stadt ist landschaftlich recht schön.

---

[1]) Klemm S. 63, 64.
[2]) Klemm S. 60.
[3]) P.Z., unter dem 13. Januar 1908.
[4]) Klemm S. 58.
[5]) Klemm S. 57.
[6]) Klemm S. 53, 63.

Die letzte Stadt an der posnischen Netze ist Filehne; einst war es wie Nakel eine pommersche Grenzburg, die oft ihre Landeszugehörigkeit wechselte.[1]) Die Stadt liegt jetzt am Südufer des Flusses; er hat aber wohl öfter sein Bett verlegt, ein Altarm trennt noch heute die große Insel, auf welcher die Stadt liegt, vom südlichen Talrand. Auch das jetzige Schloß liegt nicht mehr an der Stelle der alten Burg.[2]) Recht früh wurde hier der Versuch einer deutschen Städtegründung gemacht. Herzog Wladislaus Odonicz schenkte nämlich im Jahre 1228 ein großes Landgebiet „in territorio Wellensi" (Wielen ist der polnische Name der Stadt) den Zisterziensern von Leubus, damit sie dort drei Städte anlegten.[3]) Wahrscheinlich ist wenigstens eine davon wirklich entstanden. Über die Geschichte der Stadt im Mittelalter ist leider nichts bekannt. Erst 1458 wird sie zum ersten Male urkundlich erwähnt; sie stellte damals nur einen Krieger zum Reichsheere. Im Jahre 1673 entstand infolge Zuzugs deutscher Einwanderer eine Neustadt,[4]) die aber im heutigen Stadtplan nicht mehr deutlich zu erkennen ist. Einen großen Aufschwung hat Filehne in der Neuzeit ebensowenig wie die anderen Netzestädte genommen, weil sie kein Verkehrsknotenpunkt geworden ist. Als solcher entwickelt sich vielmehr das im Schnittpunkt zweier wichtiger Eisenbahnlinien 10 km westlich gelegene Kreuz, das seine Entstehung der Eisenbahn verdankt; es hat jetzt schon etwa 3500 Einwohner. Filehne wird zwar von der Ostbahn berührt, aber der Bahnhof liegt über 1 km nördlich der Stadt. Ebenso weit ist im Süden die Eisenbahn Kreuz-Rogasen von der Stadt entfernt. Eine einzige Chaussee durchschneidet von Norden her bei Filehne das Netzetal, hat aber nach Süden keine Fortsetzung. So ist Filehne eine bescheidene Landstadt, deren Einwohnerzahl sich seit 1800 (2603 Einw.) noch nicht einmal verdoppelt hat (1906: 4406 Einw.).

Die Obra.

Die ursprüngliche Beschaffenheit der Obragewässer und ihrer Täler ist durch künstliche Eingriffe bedeutend verändert worden. Die großen Brüche, die in den breiten Tälern wegen mangelnder Vorflut sich gebildet hatten, wurden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwässert und dabei die betreffenden

[1]) Wuttke S. 292; Warschauer 1 S. 40.
[2]) Beheim-Schwarzbach S. 222, 330/31; urkundlich wird die Burg 1213 zuerst erwähnt.
[3]) C. d. Nr. 147.
[4]) Beheim-Schwarzbach S. 332.

Flußstrecken zu (Entwässerungs-)Kanälen ausgebaut. Die Verbindung mit der Warte bei Moschin und mit der Oder durch den Obrzyckotluß (auch Faule Obra genannt) ist ebenfalls künstlich geschaffen bezw. wiederhergestellt worden.

Die Obere Obra.

In der Nähe des Dorfes Obra (Kreis Koschmin) entspringen zwei Bäche und fließen in gewundenem Laufe und mit ziemlich starkem Gefälle nordwärts in das breite Wiesental hinab, das von der Prosnamündung an Jaratschewo und Kriewen vorbei bis nach Kosten verläuft. Der eine westliche dieser Bäche — er ist 23,6 km lang und hat 53 m Gefälle — fließt dicht an Jaratschewo vorbei und führt den Namen Obra. Unterhalb der Stadt biegt er in dem breiten Tale rechtwinklig nach Westen um und folgt diesem Tale bis zu seiner Mündung in das Warschau-Berliner Haupttal bei Kosten: es ist die Obere Obra.[1])

Richtiger wäre es, den sogen. Königsgraben (OW. II 221 Anm.) oder Guraer Quellbach, der etwas weiter östlich (bei Gura) in das erwähnte Tal fließt und westwärts umbiegend in die Obra mündet, als den eigentlichen Quellarm der Oberen Obra anzusehen. Er steht mit der Lubieska, einem Nebenbach der Lutynia, durch einen schmalen Wiesengraben in Verbindung, so daß also eine deutliche (Tal-)Wasserscheide hier nicht vorhanden ist.[2])

Das Tal, das die Obere Obra durchzieht, ist durchschnittlich etwa 2 km breit. Die Gehänge sind im östlichen Teile ziemlich steil und überragen auf lange Strecken die Talsohle um 20—30 m. Bei Mszczyczyn teilt sich das Tal in zwei Arme, die eine 4 km lange, schmale, in ihrem höchsten Punkte das Tal um etwa 30 m überragende Insel umschließen. Auf ihr liegt das Gut Ostrowo, das also seinen Namen (= Insel) mit Recht trägt. Erst von Kriewen ab sind die Talhänge sanfter geböscht und nur etwa 10 m hoch.[3]) Da die endmoränenartigen Bildungen, die zwischen Pleschen und Storchnest deutlich erkennbar sind,[4]) vom Obratale durchschnitten werden und hier zerstört sind, so folgt daraus, daß dieses Tal von den Schmelzwassern der zweiten Vereisung ausgewaschen worden ist.[5]) Die Ablagerungen im Tale bestehen aus Talsand und darüberliegenden lehmigen oder

[1]) OW. II 216. 217, III 842. 860.
[2]) OW. II 219. 220.
[3]) OW. I 103. 104.
[4]) vgl. Behrend und Keilhack S. 243—245.
[5]) OW. I 104, II 220.

humosen Alluvialbildungen; eigentliche Moorbildung findet sich nur an einigen Stellen des Talzuges.[1]) Von der Einmündung des Guraer Quellbaches bis zur Teilung der Obra unterhalb von Kosten ist das Tal etwa 66 km lang und hat etwa 28 m Gefälle.[2])

Außer den beiden Quellbächen der Obra münden von Süden her die Pogona und Dombrowka in das Tal. Beide haben wegen des starken Gefälles ihren Unterlauf tief in die Hochfläche eingeschnitten; diese Erosionstäler bieten da, wo sie bewaldet sind, recht hübsche Landschaftsbilder.[3]) Weiter westlich, bei Ostrowo, fließt aus einem breiten Wiesental die Kania von Süden her der Obra zu.[4]) Oberhalb von Kosten nimmt die Obra noch den Woynitzer Kanal, den Abfluß der Seen bei Storchnest, auf. Auch die Seen bei Dolzig stehen durch Entwässerungsgräben mit der Obra in Verbindung.

Die als Entwässerungskanal ausgebaute Obere Obra hat von der Jarotschiner Kreisgrenze an bis zur Teilung bei Kosten 67 km Länge. Sie wird streckenweise von Nebengräben begleitet; bei Kosten ist sie in drei Arme gespalten.[5]) Vor dem Ausbau durchzog sie in einem vielverästelten Laufe ihr Tal; es war auf weite Strecken, z. B. bei Kriewen, völlig versumpft. Jetzt hat das Bruchland nur am Anfang und am Ende des Tales, also bei Jaratschewo und bei Kosten, größere Breite (0,7—1 km); es besteht aus humosem Boden bis zu 1,5 m Mächtigkeit, im mittleren Teil des Tales findet sich nur anmooriger Sand (0,3 km breit).[6])

Das große Obrabruch.

Der Boden des großen Obrabruches ist weithin von Talsanden bedeckt; der lose Sand ist vom Winde vielfach zu Dünen aufgehäuft worden, besonders am Südrande und im südwestlichen Teile. Eine Uferbefestigung an den diese Sandmassen durchschneidenden Kanälen, z. B. am Südkanal unterhalb von Mauche, ist ganz unmöglich gewesen. Stellenweise kommen auch Torf-

---

[1]) OW. I 104.

[2]) Nach der Topogr. Übersichtskarte des Deutschen Reichs Blatt 93 und 106.

[3]) OW. II 220. 222.

[4]) Aus demselben Tale fließt, nur durch eine Talwasserscheide (93 m) von der Kania getrennt, der Polnische Landgraben in entgegengesetzter Richtung der Bartsch zu.

[5]) OW. III 843.

[6]) OW. III 844. 850. 851.

moore von beträchtlicher Mächtigkeit in dem Bruche vor,[1]) z. B. bei Mauche, Altkloster und Priment.

Als nach dem Ablaufen der großen Schmelzwasserfluten die Warthe bei Rogalinek nach Norden durchbrach und durch die Sandanhäufungen der einander gegenüber mündenden Oberen Obra und der Mogilnitza die Kostener Wasserscheide entstand und endlich der Abfluß zur mittleren Oder verstopft wurde, hatte das Niederungsland des Obrabruches eine ganz unzureichende Entwässerung, nämlich nur durch die schmale Nördliche Obra zur unteren Warthe; es verwandelte sich daher in unzugängliches Bruch- und Sumpfland, das mit Schilf und Rohr, auf den höheren Stellen mit Erlen, Eschen und Eichen bestanden war. Von den benachbarten Hochflächen ergossen sich mehrere Gewässer in diesen Sumpf, nämlich von Norden her die Stenschewoer Samitza, die Mogilnitza oder der Pruth, die Doyca aus den Wollsteiner Seen, von Süden her die Obere Obra und die Samnitza.[2])

Aus diesem Bruchlande entwickelte sich oberhalb von Wielochowo an der nördlichen Seite ein Wasserlauf, der in den Primenter See (am Südrande) mündete und als Altkloster-Mühlenfließ wieder in das Bruch zurücktrat, es nordwärts durchquerte und schließlich im Großdorfer See endete. Am Austritt aus dem Maucher See nahm er die Kopanitza auf, welche südwestwärts von Wielichowo den mittleren Teil des Bruches durchfloß. Der südwestliche Teil wässerte nur unvollkommen zum Rudener See ab; der nordwestliche Teil, das Dzwinabruch bei Unruhstadt und Kopnitz, hatte keinen offenen Wasserlauf. Aus dem nordöstlichen Teile, dem Moschiner Bruch, floß ein kleiner Bach zur Warthe; durch zahlreiche Mühlenanlagen bei Moschin, Kiebel, Obra, Jaromierz und Kopnitz wurde der Abfluß dieser Gewässer erheblich gehindert.[3])

Die Kanäle, welche nach der ersten preußischen Besitznahme bis zum Jahre 1806 angelegt worden waren, verfielen in der Zeit bis 1816 wieder; eine etwas bessere Vorflut war auch durch die Beseitigung mehrerer Mühlen (bei Moschin, Bentschen, oberhalb des Großdorfer Sees) geschaffen worden. Seit 1824, planmäßig und durchgreifend erst seit 1850 — in diesem Jahre erfolgte die Gründung der Obra-Meliorations-Sozietät — wurden die jetzigen Entwässerungsanlagen ausgeführt. Es sind folgende: 1. die Moschiner Obra, 28 km lang, davon 7 km natürlicher Wasserlauf; 2. der Südkanal, 53,4 km

---

[1]) OW. I 104/05, III 851.
[2]) OW. II 217—218. 221—223, III. 844. 852. 859.
[3]) OW. III 844.

lang bis zum Rudener See; 3. der Nordkanal, 55,4 km lang bis zum Großdorfer See (nördlich von Kopnitz), nebst den Pruthkanälen (I u. II), den Mündungsarmen der Mogilnitza; 4. der Mittelkanal, 36,5 km lang, bis zum 5. Vincenthorster Kanal, einer Verbindung zwischen Südkanal und Obraer See, 6,7 km lang; 6. der Dzwinakanal, eine etwa 6 km lange Verbindung zwischen dem Nordkanal und 7. dem Obrzycko (Faule Obra auf der Topographischen Übersichtskarte); dieser ausgebaute Flußlauf ist vom Rudener See bis zur Mündung in die Oder bei Tschicherzig 31 km lang.[1])

Das Bruchland hat jetzt innerhalb des breiten Tales 2 bis 8 km Breite; zwischen der Kostner Wasserscheide und einer Linie Mauche-Wroniawy füllt es fast das ganze Tal aus. Da durch die Kanäle für gute Entwässerung gesorgt ist, so liefern die früheren Sumpfwiesen jetzt nahrhaftes Gras.[2])

Die Nördliche Obra.

Vom Großdorfer See bei Kopnitz an bildet die Nördliche Obra die Fortsetzung des Nordkanals und durchfließt in nördlicher Richtung bis Rybojadel (bei Tirschtiegel) mehrere große Seen, die sogen. Bentschner Seenkette.[3]) Aus dem Großen See nördlich von Tirschtiegel wendet sie sich in gestrecktem Laufe nordwestwärts bis Politzig. Hier verläßt sie das westliche Verbindungstal und windet sich in einem jungen Durchbruchtal bis Meseritz durch die Hochfläche, um endlich in dem erborgten Tale eines Baches der Sternberger Hochfläche der Warthe bei Schwerin zuzustreben. Die Länge ihres Laufes beträgt vom Großdorfer See an 114 km; kanalisiert ist diese ganze Strecke nicht.[4]) Der Fluß hat etwa 0,7 m Tiefe und steigt durch die Frühjahrshochfluten um etwa 0,8 m, so daß seine meist niedrigen Ufer auf weite Strecken hin überschwemmt werden. Ganz verwildert ist der Flußlauf abwärts vom Ober-Görzig (nordwestlich von Meseritz).[5]) Früher bildete die starke Verkrautung der ganzen Nördlichen Obra ein lästiges Abflußhindernis. Besonders nach der Entwässerung des großen Obrabruches, als bedeutende Wassermassen durch die nördliche Obra geleitet wurden, haben die Überschwemmungen, da sie meist schon im Herbst eintraten uud bis in den Hochsommer dauerten, die

[1]) OW. III 843—846. 860. 861.
[2]) OW. III 850. 851.
[3]) OW. II 217. 219, III 843.
[4]) OW. III 843. 845.
[5]) OW. III 849. 850.

Nutzung der einst ertragreichen Wiesen sehr beeinträchtigt. Durch die Gründung der Obraentkrautungsgenossenschaft im Kreise Meseritz ist diesem Übelstande abgeholfen worden.[1]) Schiffs- und Floßverkehr findet auf der Obra in kaum erwähnenswertem Umfang statt.

Die Obrastädte.

Das Tal der Oberen Obra bildete im Mittelalter eine keineswegs unbedeutende Verkehrsschranke für die Straßen von Großpolen nach Schlesien. Nur zwei Städte sind als Brückenorte an diesem Tale entstanden, Kosten und Kriewen. Einst standen hier polnische Grenzburgen gegen Schlesien, zeitweise heiß umkämpft wie die Burgen an der Netze; später wurden beide Burgen Sitze von polnischen Kastellanen. Dem Benediktinerkloster Lubin (5 km östlich von Kriewen) verdankt die eine der bei diesen Burgen entstandenen Ortschaften ihre Erhebung zur Stadt; sie erfolgte ebenso wie diejenige Kostens schon im 13. Jahrhundert.[2])

Nachdem die Kämpfe mit den Glogauer Herzögen, in denen die Stadt schwer geschädigt,[3]) die Burg sogar zerstört wurde, vorüber waren, konnte sich die Stadt Kriewen (1294 schon als Zollstätte genannt)[4]) im 14. und 15. Jahrhundert wegen ihrer Lage an der verkehrsreichen Handelsstraße von Posen nach Breslau zu einem ziemlich bedeutenden Orte entwickeln, so daß sie 1458 zehn Krieger zum Reichsheer stellte. Später traten jedoch andere Straßen mit der über Kriewen in Wettbewerb. Die Stadt bemühte sich, durch die Sorge für die Instandhaltung der Obrabrücke und der Straße sowie für das Geleit der Kaufleute den Verkehr festzuhalten, aber die Abgaben, die sie dafür erheben durfte, waren den Durchreisenden gewiß nicht angenehm, so daß sie lieber andre Wege benutzten. Als König Sigismund im Jahre 1618 eine Erhöhung des Zolles gewährte, mußte er zugleich einschärfen, daß niemand sich durch Umgehung dieser Straße der Zahlung des Zolles entziehen dürfe.[5])

Die Verlegung der Handelsstraße weiter nach Westen kam der zweiten Brückenstadt an der Oberen Obra, Kosten, zugute. Diese Stadt blühte im 15. Jahrhundert durch den Gewerbfleiß ihrer Bewohner mächtig empor. 1458 war sie die zweitgrößte

---

[1]) OW. III 863.
[2]) C. d. Nr. 353 u. 389.
[3]) vgl. die Zollbefreiung vom Jahre 1274: „ob meliorationen civitatis Crzivin; C. d. Nr. 441; Wuttke, Urk. 10.
[4]) C. d. Nr. 719.
[5]) Wuttke S. 342; Warschauer 1 S. 110.

Stadt des Landes, denn sie stellte 40 Krieger zum Heere. Hier wurde damals das beste Tuch in ganz Großpolen hergestellt. Königliche Privilegien (1472, 1478, 1513, 1520, 1591, 1635)[1] sorgten dafür, daß die Tuchfabrikation und der Tuchhandel Kostens sich ungeschädigt durch fremde Konkurrenz zu großer Blüte entfalten konnte.[2] Erst die Schwedenzeit und die darauffolgenden Kriegsnöte haben die Blüte auch dieser Stadt geknickt. Durch den neuzeitlichen Verkehr ist das während der letzten polnischen Zeit zu einem Ackerstädtchen herabgesunkene Kosten wieder in die Höhe gekommen und befindet sich gegenwärtig in einer aufstrebenden Entwicklung. Obwohl Kosten viel weiter als Kriewen von der geradlinigen Verbindung zwischen Breslau und Posen abliegt, wurde die Eisenbahn im Jahre 1856 doch in einem westwärts ausweichenden Bogen über Kosten und Lissa geführt und dadurch diesen beiden Städten die Möglichkeit einer neuen Blüte gewährt. Die Einwohnerzahl von Kosten ist seit 1858 (3321 Einw.) auf mehr als das Doppelte gestiegen. Nach der Eingemeindung von Nachbarorten hatte die Stadt im Jahre 1905 6868 Einw.

Kriewen dagegen blieb ein unbedeutendes, nur von einer Chaussee berührtes Landstädtchen (1576 Einw.); es liegt am nördlichen Talrande; sein Stadtplan zeigt das Normalschema in einseitiger, durch das Flußtal behinderter Ausbildung und verrät zugleich, daß auch eine längst der Obra führende Straße hier durchging. Jetzt geht die Chaussee und die Eisenbahn Kosten-Gostyn abseits von Kriewen über Lubin.

Die kreisrunde Altstadt von Kosten zeigt noch deutlich die gute Schutzlage der Stadt im Obratale; der Charakter als Brückenstadt einer wichtigen Handelsstraße läßt sich daran erkennen, daß nur zwei einander gegenüberliegende Stadttore vorhanden waren. Jetzt ist Kosten über den ehemaligen kleinen Umfang weit hinaus und mit dem Nachbardorfe Kielczewo fast zusammengewachsen.

Jaratschewo am südlichen Talrand, berührt von dem größeren Quellbach der Obra, ist eine von den vielen überflüssigen Städten, die von den polnischeu Adligen im 16. Jahrhundert angelegt worden sind. 1519 erhob der Grundherr das Dorf durch Verleihung des Magdeburger Stadtrechts zur Stadt[3]; nur 6 km entfernt lag damals schon die Stadt Borek. Die

---

[1] Warschauer 1 S. 100, 101; Wuttke, Urk. 88 (1520).

[2] Im Jahre 1472 erlaubte König Kasimir den Kostner Tuchmachern, ihre Erzeugnisse mit Bleiplomben zu versehen; Raczynski 1 Nr. 132; Wuttke, Urk. 68; vgl. auch Fr. Schwarz, Z. VII.

[3] Warschauer 1 S. 80.

Eisenbahn hat Jaratschewo sich in respektvoller Entfernung gehalten (3 km). Es ist ein kleines Ackerstädtchen, dessen Einwohnerzahl abnimmt (1905: 850 Einw.), und hat deshalb die besten Aussichten, demnächst in eine Landgemeinde verwandelt zu werden.

Das Große Obrabruch bildete bis ins 19. Jahrhundert hinein wegen seiner Unzugänglichkeit wohl das wirksamste Verkehrshindernis, das es auf dem Boden der Provinz Posen überhaupt gegeben hat. Heute durchschneiden vier Chausseen und drei Eisenbahnen seinen Wiesengrund, und zwar an denjenigen Stellen, wo die festen Ufer einander am nächsten sind, nämlich oberhalb des einstigen Moschiner Bruches bei Gluchowo (Czempin-Stenschewo), an der Kostner Wasserscheide (Kosten—Grätz), an der Einschnürung bei Wielichowo, wo bei Ziemin eine größere Insel auf 101 m ansteigt (Schmiegel—Rackwitz) und endlich am westlichen Ende des großen Bruches bei Mauche (Lissa, Fraustadt—Wollstein). Die einzige bedeutsame Straße, welche im Mittelalter durch das Tal führte, ist nicht als Chaussee ausgebaut worden. Die alte Handelsstraße von Posen nach Breslau hielt sich nämlich zunächst am westlichen Rande des Warthetales und kreuzte daher bei Moschin den Abfluß des Obrabruches; sie ging dann über Czempin nach Kosten weiter, genau wie jetzt die Eisenbahn. Der Schienenweg machte die Chaussee gewissermaßen entbehrlich; deshalb gehört Moschin zu den wenigen Städten Posens, die keine Chausseeverbindung haben. Es ist trotz seiner Lage an der alten Handelsstraße und einer wichtigen Bahnlinie weder in früherer Zeit noch heute ein bedeutender Ort geworden, gegenwärtig nur ein Landstädtchen von 1751 Einw. Die Schönheit seiner Umgebung (Ludwigshöhe, Górkasee) führt neuerdings zahlreiche Ausflügler und Sommergäste aus Posen hierher, von denen aber die Stadt selbst wohl nur wenig Vorteil hat.

Da über das große Bruch südwestlich der Kostner Wasserscheide bis zur Linie Mauche—Kiebel in früheren Zeiten ein Verkehr ebensowenig möglich war wie über das Netzebruch zwischen Nakel und Usch, so konnten auch hier nur Randstädte entstehen, denen wegen ihrer ungünstigen Verkehrslage keine Blüte beschieden war.

Wielichowo am Nordrande war einst, wie noch heute aus dem Stadtplan deutlich zu erkennen ist, ein Dorf, längs eines südwärts fließenden Baches angelegt.[1]) Im Jahre 1430 ließ der Posener Bischof als Grundherr daneben eine Stadt er-

[1]) 1297 zuerst erwähnt; C. d. Nr. 762.

bauen — der Marktplatz liegt am Südende der Stadt — und gab ihr den Namen Czolkowice[1]); er ist jedoch von dem alten Namen verdrängt worden. Jetzt hat der von der Schmiegler Kreisbahn, einer Kleinbahn, berührte Ort 1829 Einw., ist aber seinem Charakter nach ein Ackerstädtchen.

Am Südrande des Bruches erhob sich auf einer Insel im Sumpf gegenüber der Nordspitze des Primenter Sees schon zu Beginn des 13. Jahrhunderts als Mittelpunkt eines Bezirks eine herzogliche Burg, Priment; in ihrem Schutze entstand um 1300 eine Stadt,[2]) die etwa 100 Jahre später in den Besitz des von Fehlen hierher verlegten Zisterzienserklosters überging. Bedeutend war sie schon am Ausgang des Mittelalters nicht (1458 stellte sie zwei Krieger). Im Jahre 1797 wurde sie in einen Marktflecken umgewandelt und ist jetzt eine Landgemeinde.[3])

Da das Obrabruch im frühen Mittelalter eine Zeitlang die Grenze zwischen Polen und Schlesien bildete, wozu es ja seiner Natur nach sehr geeignet war, so entstanden auch hier wie an der Netze Grenzburgen, und zwar am Nordrande des westlichen Teiles, der nicht ganz so unpassierbar war wie der mittlere; es sind Kiebel und Kopnitz. Kiebel war schon am Anfang des 14. Jahrhunderts eine deutschrechtliche Stadt, stellte aber im Jahre 1458 nur vier Krieger. Obwohl seine Einwohnerzahl unter der preußischen Herrschaft bis 1851 auf 1210 angewachsen war, wurde es 1883 in eine Landgemeinde verwandelt.[4])

Neben der vom schlesischen Herzog Boleslaus im Jahre 1246 erbauten Burg Kopnitz entstanden zunächst zwei Dörfer, erst im 16. Jahrhundert die Stadt. Zu einer zweiten Stadtgründung (Lampartopol) gab im Jahre 1641, also zur Zeit der zweiten deutschen Einwanderung, König Wladislaus IV. dem Starosten von Kopnitz die Erlaubnis.[5]) Da die Stadt zwei Marktplätze und zwei Kirchen hat, so ist es wahrscheinlich, daß neben der Stadt damals eine Neustadt angelegt worden ist, nur daß deren Name sich nicht erhalten hat. Heute ist Kopnitz ein Ackerstädtchen von nur 850 Einw.; vielleicht trägt die neue Eisenbahn Wollstein—Züllichau dazu bei, den Ort, der übrigens im Jahre 1524 eine Grenzzollstätte war, wieder zu heben; Chausseeverbindung mit Posen hat er schon seit 1858.

Vor der Zeit Kasimirs des Großen war auch das Land an der Nördlichen Obra ein Grenzstrich, dessen Zugehörigkeit zwischen

---

[1]) Gründungsurkunde bei Wuttke Nr. 58.
[2]) C. d. Nr. 66, 242, 940.
[3]) Wuttke S. 418. 419
[4]) Wuttke S. 333; Warschauer 1 S. 88.
[5]) Warschauer 1 S. 94, 96.

den Nachbarländern Schlesien, Brandenburg und Polen häufig wechselte. Kein Wunder, daß sich auch in diesem vielumkämpften Gebiet zwei alte Burgen in vortrefflicher Schutzlage finden, nämlich Meseritz und Bentschen. Die neuste Karte, die Topographische Übersichtskarte des Deutschen Reiches (Blatt 92: Züllichau) verzeichnet am Ostufer des Bentschner Sees südlich vom Ausfluß der Obra gegenüber von Brandorf eine große viereckige Schanze (nach Art eines Ringwalles), von der aber keine Spuren mehr übrig sein sollen. Es ist wahrscheinlich die im Jahre 1312 als Hauptort eines Bezirks genannte Burg (?) „Brantodindorf".[1]) Die großpolnischen Annalen erzählen von der Erbauung eines Schlosses Bentschen im Jahre 1243, doch wird ein Kastellan der Burg Bentschen schon 1232 genannt. Sie lag nur 2 km nördlich der Burg Brandorf. Die letzten Mauerreste des alten Schlosses sind vor einigen Jahren durch Sprengung beseitigt worden; Erdbefestigungen sind im Schloßparke noch deutlich zu erkennen.[2])

Unter dem Schutze dieser zweiten Burg entstand schon im 13. Jahrhundert die Stadt Bentschen, begünstigt durch eine der ältesten Handelsstraßen durch das Posner Land, diejenige von Mitteldeutschland nach dem Ordenslande Preußen. Jm Jahre 1243 wird Bentschen als Zollstätte genannt. Die Altstadt liegt in der Wiesenniederung, von der Obra im Osten und Norden umflossen. Der ursprüngliche Stadtplan ist aber nicht mehr erhalten, weil die Stadt nach dem großen Brande im Jahre 1845 nach einem regelmäßigen Straßenplan wieder aufgebaut worden ist. Neben der ziemlich kleinen Altstadt sind offenbar schon recht früh Vorstädte entstanden, nämlich im Westen zwischen dem Fluß und dem See und vor allem im Osten längs der südöstlich gerichteten Straße. Gelegentlich der zweiten deutschen Einwanderung im 17. Jahrhundert scheint die Stadt großen Zuzug bekommen zu haben; aus dem Jahre 1683 stammt ein Privileg des Grundherrn für die deutschen evangelischen Tuchmacher;[3]) ihr Gewerbe stand noch in hoher Blüte, als die Stadt an Preußen kam. Jetzt ist Bentschen ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt, in dem sechs Bahnlinien sich vereinigen. Aber der Bahnhof liegt leider 2 km von der Altstadt ab, weshalb, ist nicht recht ersichtlich; denn er könnte ebensogut genau nördlich von der Stadt beim Gute Weidenvorwerk liegen, wo die Bahnlinie nur 1 km von der Stadt entfernt ist. Seit 1861

---

[1]) C. d. Nr. 952.
[2]) Kohte 1 III 100. 102.
[3]) Fbl. 1897, 1.

(1863 Einw.) ist die Einwohnerzahl um mehr als das Doppelte gestiegen (1905: 3905 Einw.); räumlich wächst die Stadt naturgemäß am meisten längs der Bahnhofstraße; sie wird wohl in kommenden Jahren noch mehr Vorteil von dem jetzt nur ihren Bahnhof berührenden Verkehr haben.

Viel weniger begünstigt vom modernen Verkehr ist Meseritz. Die Chaussee von Posen nach Berlin wurde, wie erwähnt, über Schwerin, die Eisenbahn über Bentschen geführt. Zwischen beiden Orten konnte Meseritz nur der Mittelpunkt eines mehr lokalen Verkehrs werden; fünf Chausseen verbinden es mit den Nachbarstädten. Die beiden Bahnlinien, die sich seit 1896 hier kreuzen, Lissa—Landsberg und Rokietnice—Reppen sind Nebenlinien und haben die Entwicklung der Stadt in den letzten 20 Jahren — 1885 wurde die Strecke Meseritz—Bentschen eröffnet — nicht allzusehr gefördert (1885: 5141 Einw., 1905: 5800 Einw.). Aber Meseritz ist gewissermaßen dadurch entschädigt, daß es Kreisstadt ist und ein Landgericht, ein Hauptzollamt sowie ein Gymnasium besitzt; eine landschaftlich recht schöne Umgebung zeichnet es vor den meisten posnischen Städten aus.

Einst hat Meseritz viel größere Bedeutung gehabt, da es einer der wichtigsten Sitze der Posner Tuchmacherei und der Hauptplatz für den Groß- und Transithandel mit Tuchen war. Hier hatten die großen Handelshäuser ihren Sitz, die in direktem Verkehr mit den Hauptabnehmern, den russischen Kaufleuten, standen. Aus allen umliegenden Städten nicht nur Posens, sondern auch der Neumark und Schlesiens brachten die Tuchmacher ihre Ware hierher, und von hier aus gingen sie bis nach Ostasien. Um 1800 wurden in Meseritz, das damals etwa 3000 Einw. hatte, 640 Menschen bei der Tuchfabrikation beschäftigt.[1])

Damals hatte Meseritz auch noch eine günstigere Verkehrslage an der wichtigen Straße von Berlin über Frankfurt nach Posen und Warschau.[2]) Diese Lage an der großen Heerstraße hat ihr aber in Kriegszeiten viel Schaden gebracht. Im Jahre 1520 wurde sie z. B. von einem im Dienste des Hochmeisters Albrecht stehenden Heere verbrannt und die Burg zerstört.[3]) Während der Kriege im 17. und 18. Jahrhundert hat die Stadt besonders schwer zu leiden gehabt. Ihre vortreffliche Schutzlage im Mündungswinkel zweier Flüsse und ihre Befestigung mit Mauer und Graben auf der Ostseite[4]) hat sie vor Durchmärschen und

[1]) Krug II 219 ff.
[2]) Es gab in Meseritz ein Mühl- oder Frankfurter Tor; Sarg S. 3.
[3]) Zachert I 16.
[4]) Kohte 1. III 115; Plan S. 113 Abb. 81.

Plünderungen nicht bewahren können.[1]) Der polnische Name Międzyrzecz (= zwischen den Flüssen) deutet hin auf diese Lage; die alte Grenzburg Meseritz, von der jetzt nur der Burgberg mit Mauerresten übrig ist,[2]) war noch besser geschützt in dem sumpfigen Gelände an der Mündung der Packlitz in die Obra. Da sie am linken Ufer stand, so ist sie wohl von den westlichen Nachbarn der Polen, vielleicht von den Pommern angelegt worden; nach Martinus Gallus[3]) hat Wladislaus Hermann im Jahre 1094 die Burg Mezyriecz aus der Hand pommerscher Räuber zurückerobert. Urkundlich wird ein Kastellan zuerst im Jahre 1230 erwähnt.[4]) Bald darauf muß Meseritz zur Stadt mit deutschem Recht erhohen worden sein, denn 1259 werden Bürger und Vogt genannt.[5]) Ob die von Thietmar genannte „abbasia Mezerici", die Heinrich II. auf seinem Zuge gegen Posen berührte,[6]) an der Stelle des heutigen Meseritz gelegen hat, muß wohl zweifelhaft bleiben. Heinrich müßte denn von Crossen aus quer durch das große Waldgebiet der Sternberger Hochfläche gezogen sein, was nicht sehr wahrscheinlich ist. Von dieser Abtei, die Adalbert gegründet haben soll, findet sich später keine Spur mehr.

Zwischen Meseritz und Bentschen liegt zu beiden Seiten der Obra Tirschtiegel. „Das Städtchen teilt das traurige Los anderer und größerer Städte, an welchen neue Bahnstrecken mit außerordentlicher Vorsicht — vorbeigeführt werden, um den Absatz landwirtschaftlicher Produkte von den großen darangrenzenden Gütern zu heben", so klagt 1896 Hermann Becker in den Familienblättern, und mit Recht. Die Eisenbahn von Bentschen nach Meseritz hätte trotz größerer Terrainschwierigkeiten wohl auch über Tirschtiegel oder doch näher an der Stadt vorbeigeführt werden können. Jetzt liegt der nächste Bahnhof Dürlettel 8 km (nicht 5 km, wie Becker angibt) an der Chaussee nach Brätz;[7]) außer dieser treffen nur noch zwei andere in Tirschtiegel zusammen. So ist es ein unbedeutendes Ackerstädtchen, dessen Einwohnerzahl abnimmt (1861: 2476 Einw., 1900: 2384 Einw., 1905: 2229 Einw., also weniger als im Jahre 1837: 2272 Einw.).

---

[1]) vgl. Sarg S. 74, 75, 121, 122, 124.

[2]) Eine Beschreibung des Schlosses um 1770 gibt Zachert in seiner Chronik, abgedruckt auch bei Sarg S. 6, 7; Gaebel S. 7.

[3]) M.P.H. I 436.

[4]) Warschauer 1 S. 141.

[5]) C. d. Nr. 379.

[6]) M.G.H.SS. III 813.

[7]) Seit kurzem hat Tirschtiegel Bahnverbindung; es liegt an der Nebenbahn Bentschen—Birnbaum.

Tirschtiegel ist auch nie eine bedeutende Stadt gewesen; 1458 stellte es nur zwei Krieger. Vor 1888 war die Alt- und die Neustadt nicht nur wie jetzt noch räumlich durch die Obra, sondern auch in der Verwaltung voneinander getrennt; wann die Altstadt auf dem rechten Ufer entstanden ist, steht nicht fest, 1319 kommt schon der deutsche Namen Torstetel vor; ein festes Haus (castrum) wird 1394 erwähnt.[1]) Der polnische Name Trzciel bedeutet Rohrstadt und ist sehr bezeichnend für die Stadt in der sumpfigen Niederung des Obraflusses, der ober- und unterhalb zu Seen sich verbreitert; an Röhricht ist hier wirklich kein Mangel. Die Fischerei scheint das wichtigste Gewerbe der Einwohner gewesen zu sein.[2]) Zu Anfang des 18. Jahrhunderts wurden durch den Grundherrn deutsche protestantische Tuchmacher in der Neustadt am linken Ufer angesiedelt; sie brachten ihre Erzeugnisse nach Meseritz auf den Markt. Neuerdings hat der Hopfenbau wie für Neutomischel, so auch für dieses Städtchen einige Bedeutung gewonnen; zur Zeit der Hopfenernte herrscht in dem sonst recht stillen Orte reges Leben. Noch lohnender scheint aber der Anbau von Korbweiden zu sein, da er sogar den Hopfenbau verdrängt.

Noch unbedeutender als Tirschtiegel ist Blesen an der Obra zwischen Meseritz und Schwerin. Einst ein Dorf des Zisterzienserklosters Semmritz, später Sitz dieses Klosters und von ihm in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts zur Stadt erhoben (also eine von den viel zu vielen!) ist es jetzt ein Ackerstädtchen, dessen Einwohnerzahl seit 20 Jahren um etwa 100 abgenommen hat (1885: 1737 Einw., 1905: 1634 Einw.); eine Chaussee verbindet es mit Schwerin.[3])

Auch die beiden Städte im Tale der Faulen Obra, Bomst und Brätz, sind unbedeutende Nester, die immer mehr zurückgehen. Selbst Bomst verliert trotz seiner Lage an einer wichtigen Bahnlinie (Guben—Bentschen) — der Bahnhof ist allerdings 1 km von der Stadt entfernt — an Einwohnerzahl (1900: 2123 Einw., 1905: 1985 Einw.). Beide Orte waren einst Brückenstädte, Bomst zugleich eine alte Grenzburg, und liegen daher an Talengen, während sich zwischen ihnen eine breite sumpfige Niederung befindet. Bomst wurde im 17. Jahrhundert durch eine am östlichen Obraufer angelegte Neustadt vergrößert.[4]) Der

---

[1]) v. Lekszycki I 198 Nr. 1807a.
[2]) Warschauer 1 S. 266.
[3]) Fbl. 1896, 25. Eine Talsperre ist bei Blesen im Bau.
[4]) Die Einladung des Starosten ist abgedruckt Z. X. 147/48; vgl. auch XIII 53ff.

Weinbau in der Umgegend der Stadt, einst ziemlich bedeutend, ist in letzter Zeit zurückgegangen. Er ist deshalb bemerkenswert, weil hier der Weinbau in Europa seine Polargrenze erreicht.[1]) Bei Brätz (seit 1428 Stadt, 1885: 1737 Einw., 1905: 1385 Einw.) überschreitet jetzt die einzige Chaussee (Tirschtiegel-Schwiebus) das Tal.

Der Einfluß der alten Handelsstraßen auf die Entwicklung der Städte.

Der Verlauf der Straßen.

Da die Täler und Wasserläufe der Provinz Posen nur als Verkehrshindernisse für die Entwicklung der Städte von Bedeutung waren, so ist es nötig, außer diesem gleichsam negativen Faktor auch den positiven, also den Verkehr selbst, und zwar zunächst den in früherer Zeit, seine Wege und Wirkungen auf das Wirtschaftsleben der Städte zu untersuchen.

Nur wenige Hilfsmittel gibt es zur Bestimmung des Verlaufes der alten Handelsstraßen durch Großpolen, nämlich erstens die königlichen Urkunden, die den Verlauf der Straßen festlegen und die an ihnen befindlichen Zollstätten nennen oder die Verleihung des Niederlage-(Stapel-)rechtes an eine Stadt enthalten. Aus ihnen erfährt man die Namen einzelner Städte, die von den Handelsstraßen berührt wurden, aber nicht den Verlauf im einzelnen zwischen den Zollstätten und Stapelplätzen. Zweitens sind die heutigen Straßennamen in den posnischen Städten wichtig; denn die Hauptstraßen in denjenigen Städten, durch die eine Handelsstraße zog, erhielten gewöhnlich ihre Benennung nach den großen Handelsstädten, denen die Straßen zustrebten. Man lernt dadurch manche an den Handelsstraßen gelegenen Städte kennen, die, weil sie keine Zollstätten waren, in den Urkunden nicht genannt werden. Am genausten wäre der Verlauf der Straßen aus alten Karten und Chorographien zu ersehen; solche scheinen jedoch für unser Gebiet aus dem Mittelalter nicht vorhanden zu sein; die ältesten stammen aus dem 16. Jahrhundert und enthalten nicht einmal etwas Brauchbares.[2])

---

[1]) vgl. Reindl.

[2]) Die Chorographia totius Poloniae etc. von Alexander Guagnini aus dem Jahre 1582 bietet über die Handelsstraßen keine Nachrichten, ebensowenig die Descriptio regni Poloniae des Andreas Cellarius, Amstelodami 1659, mit einer Karte von G. le Vasseur de Beauplau; auf S. 217 dieses Werkes liest man jedoch eine seltsame Mitteilung über die Straßen von

Vor allem müssen aber bei den Untersuchungen über die alten Handelsstraßen auch die heutigen Landstraßen und die Beschaffenheit des Geländes berücksichtigt werden.

Die alten Straßen bis etwa 1390.[1])

Die älteste urkundlich nachzuweisende Handelsstraße durch die Provinz Posen führte aus Mitteldeutschland nach Preußen. Seit der Besitznahme dieses Landes durch den Deutschen Orden wurde sie besonders viel benutzt, weil ja der Orden lebhafte Beziehungen zu Mittel- und Süddeutschland unterhielt. Im Jahre 1238 werden Gnesen[2]) und Posen als Zollstätten an der Straße genannt, „que ducit a Wladislavia versus gubin", im Jahre 1243 außerdem noch Bentschen (banchin);[3]) der Oderübergang dieser Straße erfolgte wahrscheinlich an der Bobermündung bei Crossen, wo damals die Grenze Polens anfing; ihr östliches Ziel war das im Jahre 1232 von den Ordensrittern gegründete Thorn an der Weichsel. Ihr Verlauf durch das Wartheland läßt sich noch ziemlich genau feststellen.

Von Züllichau kommend, kreuzte sie das Tal der Faulen Obra wohl bei Bomst und ging am Westufer des Bentschner Sees nordwärts.[4]) Östlich der Zollstätte Bentschen führte sie wahrscheinlich[5]) über Borui, Hammer (Übergang über die Doyca) und Jablone durch das große Wald- und Sumpfgebiet nach Grätz (polnisch: Grodzisko).[6]) Von hier ging sie vermutlich nordostwärts weiter, vielleicht über Opalenitza[7]) (damals noch Dorf, Übergang über das Wiesental der kleinen Mogilnitza) nach Buk.[8]) Wie aus einer Urkunde vom Jahre 1257 hervorgeht, war hier auch eine Zollstätte (theloneum);[9]) damals stand neben dem Dorfe auch schon die Stadt oder war wenigstens im Bau

---

Posen nach Danzig; die Carte de la Pologne par J. A. B. Rizzi Zannoni, Londres 1772, enthält zwar Straßen, ist aber ungenau und wegen ihres geringen Alters für unsere Zwecke nicht brauchbar.

[1]) vgl. Deckblatt zu Karte I.

[2]) Nicht Inowraclaw, wie Oesterreich angibt.

[3]) C. d. Nr. 207 u. 237.

[4]) Nach Klödens Vermutung (II 68ff.) dagegen über Neudorf, Pierzyn, Brandorf.

[5]) Sicher nicht über Neutomischel, was Klöden (II 73) auch für möglich hält; diese Stadt ist ja erst im Jahre 1786 entstanden.

[6]) Klöden I 22, II 68ff.; Grätz war vor 1303 Stadt.

[7]) Um 1400 wurde Opalenitza Stadt, 1445 gab es hier eine Burg und Vorstadt; Warschauer 1 S. 169.

[8]) Nicht über Stenschewo, wie Klöden I 22, II 68ff. angibt.

[9]) C. d. Nr. 357.

begriffen.[1]) Es gibt in Buk eine Grätzer- und Posner-Straße, in Posen eine Buker-Straße und als deren Fortsetzung die Buker Landstraße.[2]) Von Buk aus führte die Handelsstraße wahrscheinlich um das Nordende des langgestreckten Niepruschewoer Sees herum nach Posen. Daß von hier ein bequemer Weg über den Seenpaß bei Pudewitz[3]) nach Gnesen[4]) führte, wurde schon erwähnt. Das Vorhandensein einer Thorner-Straße in dem Städtchen Tremessen, dem Sitz eines der ältesten Benediktinerklöster,[5]) deutet darauf hin, daß die alte Straße hier durchzog. Auch in Hohensalza (Inowraclaw, Wladislavia, Jungleslau, Leslov)[6]) gibt es eine Thorner-Straße. Zwischen beiden Städten mußte die Straße zwei Täler der Gnesner Hochfläche überschreiten, nämlich bei Wilatowen und Blütenau (Kwiecischewo), zwei alten Dörfern im Besitz des Tremessener Klosters, und berührte dann wohl Strelno, vielleicht auch Kruschwitz (1252 als kujawische Zollstätte genannt).[7]) Jedenfalls hat der Weg, wie heute die Chaussee und die Eisenbahn, bei Montwy[8]) den gleichnamigen Fluß überschritten. Auf dem geraden Wege zwischen Hohensalza und Thorn liegt noch das Städtchen Argenau (Gniewkowo), eine alte kujawische Burg und Residenz.[9]) Von Crossen an der Oder führte diese Straße später nicht nach Guben weiter, sondern nach Frankfurt an der Oder, das 1253 mit dem Magdeburger- zugleich das Niederlagerecht erhielt; die geradlinige Verbindung zwischen Frankfurt und Posen über Reppen, Zielenzig oder Lagow und Meseritz[10]) ist erst um 1350 als Handelsstraße benutzt worden.[11])

Die neue Handelsstadt an der Weichsel, Thorn, knüpfte bald auch Beziehungen an mit der etwas älteren Hauptstadt

---

[1]) „Villam suam que Buk vocatur cum civitate . . . in eadem civitate et villa", heißt es in der Urkunde von 1257; vgl. auch Fbl. 1897, 5.

[2]) Es läßt sich leider nur schwer ermitteln, wie alt die Straßenbezeichnungen sind.

[3]) 1266 schon Stadt mit deutschem Recht; C. d. Nr. 419.

[4]) Hier gab es im 18. Jahrhundert noch ein Thorner-Tor; Kohte 2 S. 56.

[5]) Tremessen ist vor 1382 Stadt geworden; C. d. Nr. 1803; im Jahre 1410 war Tremessen Zollstätte; Fbl. 1897, 33; Warschauer 1 S. 267.

[6]) 1193 schon Marktstätte; C. d. Nr. 32; vor 1267 Stadt.

[7]) C. d. Pruss. I 84 Nr. 90: „theloneum supra pontem solvitur".

[8]) 1193 wird in „Mantwa" eine „pons et taberna" erwähnt; C. d. Nr. 32.

[9]) Auf der Karte von Rauers ist außer der Straße von Posen über Gnesen, Tremessen, Kwieszewo (!), Strelno, Kruschwitz, Inowraclaw, Gniewkowo, Thorn seltsamerweise noch eine geradlinige Verbindung zwischen Posen und Thorn gezeichnet.

[10]) Hier gab es im Mittelalter ein Mühl- oder Frankfurter Tor und eine Posner Vorstadt; Sarg S. 7, 8.

[11]) Klöden I 28, II 68.

Schlesiens, mit Breslau. Die älteste urkundlich erwähnte Handelsstraße stellte eine fast geradlinige Verbindung zwischen beiden Städten her, führte also durch den östlichen Teil der Provinz Posen. Im Jahre 1294 war Starigrod (Dorf an der Orla nordwestlich von Krotoschin im Besitz des Klosters Lubin) eine Zollstätte an der „via Thorunensis seu Wratislaviensis“.[1]) Der Verlauf der Straße ist aus einem wahrscheinlich im Jahre 1349 verfaßten Wegeverzeichnis zu erkennen.[2]) Danach lagen an der „alten Straße“ von Thorn nach Breslau folgende sieben Zollstätten: Leslov (Hohensalza), Strolyn (Strelno), Povedist (Powidz), Pyser (Peisern), Sirkowe (Zerkow), Kesselberg und Hurle. Die Deutung der beiden letzten Namen machte früher Schwierigkeiten, jetzt wissen wir, daß Hurle und Kesselberg[3]) die mittelalterlichen deutschen Namen für Koschmin und Jarotschin gewesen sind.[4]) Demnach zweigte sich die Breslauer Straße von der Posner bei Strelno ab, hielt sich westlich der Seen, die heute einen Teil der russischen Grenze bilden und deren größter der Powidzer See ist (Powidz schon 1243 zu deutschem Recht begründet),[5]) folgte dann wohl der Grabilja, dem Abfluß dieses Sees, über Slupza[6]) und berührte bei Peisern die Warthe. Daß sie den Fluß hier überschritten hat, ist wohl nicht anzunehmen, weil sie dann kurz darauf noch die Prosna und Lutynia hätte kreuzen müssen; wahrscheinlich lag der Wartheübergang dicht unterhalb der Prosnamündung. Es folgte dann der steile Anstieg auf die Höhen bei Zerkow und der Übergang über das Lubieskatal (bei Radlin?). Über Jarotschin, wo schon 1257 ein Zoll erhoben wurde,[7]) Koschmin und Starigrod, wahrscheinlich auch über Zduny,[8]) führte diese Straße zum Bartschübergang

[1]) C. d. Nr. 719.

[2]) Höhlbaum III 312 Nr. 559; Oesterreich I 13 Anm. 1.

[3]) Grünhagen I 398 hält Hurle für Orla (Dorf östlich von Koschmin am gleichnamigen Flüßchen) und Höhlbaum Kesselberg für Kotlin (Dorf zwischen Jarotschin und Pleschen östlich der Lutynia, kotlina poln. = Kessel); ihnen schließt sich Oesterreich an (I 64), allerdings nicht ohne Bedenken, er sagt: „Gegen diese Annahme (Kesselberg = Kotlin) spricht nur die östliche, indes nicht allzubedeutende Abschweifung von der natürlichen geraden Straße“; hinzuzufügen ist, daß die Straße dann zwischen Sirkowe und Hurle zweimal das ziemlich tief eingeschnittene Lutyniatal hätte überschreiten müssen.

[4]) Warschauer 1 S. 80 u. 96.

[5]) C. d. Nr. 240.

[6]) 1290 zu deutschem Recht begründet: „omnes hospites mvecatores seu terrigene per ipsam civitatem Slupcam liberum habeant arbitrium transeundi nec in via per nostrum dominium ab aliquo molestantur“; C. d. Nr. 662.

[7]) Warschauer 1 S. 81.

[8]) 1249 zuerst erwähnt, 1266 zur Stadt erhoben; C. d. Nr. 278 und 430a.

bei Militsch. Für das Alter des Verkehrs auf dieser Straße spricht auch der Pilgerverkehr von Böhmen nach Gnesen zum Grabe Adalberts. Nimptsch, Breslau, Militsch hatten Kirchen dieses Heiligen. Wo sich die Straße nach Gnesen von dieser Straße Breslau—Thorn abgezweigt hat, ist nicht genau zu bestimmen.

Später, um 1350, wurde zwischen Thorn und Breslau eine andere östliche Straße benutzt. Nach Kasimirs des Großen Bestimmung[1]) führte sie über Radziejewo, Konin (Wartheübergang), Kalisch[2]) (Prosnaübergang) und Schildberg. Sie überschritt die Grenze der heutigen Provinz Posen wahrscheinlich beim alten Kloster Olobok[3]) (an der Mündung des gleichnamigen Flüßchens in die Prosna) und berührte außer Schildberg (Ostrzeszow) wohl auch noch Grabow und Kobylagora[4]) an der schlesischen Grenze.

Wie Thorn, so war auch Posen schon im 13. Jahrhundert mit Breslau durch Handelsbeziehungen verknüpft. Herzog Boleslaus von Großpolen sagt in einer Urkunde zugunsten des Abtes von Lubin vom Jahre 1262, daß sich niemand anders erlauben solle „in villa que Crivin vulgariter nuncupatur“ unter irgendeinem Vorwande Zoll zu erheben.[5]) Im Jahre 1294 wird Kriewen, damals schon Stadt, wieder als Zollstätte erwähnt.[6]) Die Stadt, neben der sich eine Burg befand,[7]) kann nur an der Straße Posen—Breslau gelegen haben. Diese hätte dann damals den nächsten Weg innegehalten, nämlich von Posen, wo das südliche Stadttor Breslauer Tor hieß und noch heute in der Altstadt eine Breslauer-Straße vorhanden ist, am linken Wartheufer entlang bis Moschin[8]) (bezw. Baranowo) und dann vielleicht über Brodnica[9]) und Turew nach Kriewen (Obraübergang) und von hier geradeswegs über die heutigen Dörfer bezw. Güter Bojanitz, Feuerstein, Oporowka nach Punitz (Landgrabental). Der Übergang über die Bartsch erfolgte dann wahrscheinlich bei Herrn-

[1]) C. d. Nr. 1289 (i. J. 1349).
[2]) Hier gab es schon 1260 eine „via Thorunensis“; C. d. Nr. 389.
[3]) In dem Wegeverzeichnis von 1349 Molbog genannt (Schreibfehler?).
[4]) „Kobbelgrund“ (Oesterreich I 55), jetzt Haideberg.
[5]) C. d. Nr. 399.
[6]) C. d. Nr. 719.
[7]) C. d. Nr. 437.
[8]) 1228 als Ort mit einer Kirche genannt; wahrscheinlich schon im 13. Jahrh. Stadt mit deutschem Recht; Warschauer 1 S. 155; nach der Urkunde von 1302 (C. d. Nr. 848) scheint sie nach Niwka an der Warthe verlegt, dann aber wieder, im Jahre 1302, an die alte Stelle versetzt worden zu sein („civitatem nostram Mossinam a Niwky revocavimus et relocavimus ad priorem statum“).
[9]) 1298 Ort mit einer Kirche; C. d. Nr. 770; 1458 Stadt; Raczynski 1 Nr. 129.

stadt. Diese ganze Vermutung stützt sich auf den ziemlich geradlinigen Verlauf der heutigen Landwege (nur zwischen Punitz und Bärsdorf ist es Chaussee), der auf der Topographischen Übersichtskarte (1 : 200000), Blatt 93 und 106, besonders deutlich zu erkennen ist. Aus derselben Urkunde vom Jahre 1294, in der Kriewen als Zollstätte vorkommt, erfahren wir, daß dem Kloster Lubin auch die Stadt „Swecechowo cum theloneo" geschenkt wurde; es heißt dann in der Urkunde wörtlich: „si necessitate interveniente hospitum transitus ad alium quemcunque locum utpote in Critsco aut in Strezevich vie Poznaniensis vel cujuscunque alterius transferatur, theloneum ibidem dicta domus Lubinienses semper percipiat ex integro". Es ging also eine Handelsstraße von Posen durch Schwetzkau (5 km westlich von Lissa). Es fragt sich, wohin diese Straße zielte. Ging sie, wie am nächsten zu liegen scheint, südwestlich über Fraustadt nach Glogau weiter[1]) oder südöstlich nach Breslau? Für diese letztere Annahme spricht die Erwähnung der beiden anderen Orte Critsco (Kreutsch 6 km nordwestlich von Schwetzkau, Gr.-Kreutsch, jetzt Lindensee, und Kl.-Kreutsch am Kreutscher See) und Strezevich (Striesewitz 3 km südöstlich von Schwetzkau), die ja nach Aussage der Urkunde auch an der Posner Straße lagen. Die Straße könnte demnach in einem westlichen Bogen, ähnlich wie jetzt die Eisenbahn von Posen über Kosten — hier gibts eine Breslauer-Straße — und ohne Schmiegel zu berühren — dieser Ort ist erst um 1400 Stadt geworden — also über Poln.-Presse Prauschwitz, Nitsche, Boguschin, Kreutsch, nach Schwetzkau und von hier über Striesewitz nach dem Paß von Reisen (Landgrabental) und weiter nach Herrnstadt und Breslau geführt haben.

Daß eine alte Straße, die dann nordwärts weiter nach Danzig ging, von Gnesen nach Nakel geführt hat, wurde schon erwähnt. In Gnesen gibt es eine Exiner-Straße; der Welnaübergang dieser Straße lag dann wohl bei Janowitz. Der Zug des Bischofs Otto von Bamberg (1124) macht es wahrscheinlich, daß von Gnesen auch eine Straße nach Pommern führte und zwischen Gnesen und Usch das Tal der kleinen Welna bei Kletzko (in Gnesen gibt es eine Kletzkoer-Straße), das der Welna bei Wongrowitz kreuzte.

In Nakel gibt es eine Posner-Straße; ob aber der jetzt durch die Chaussee Posen—Nakel bezeichnete Weg schon im Mittelalter benutzt wurde, muß bei dem Mangel urkundlicher Nachrichten zweifelhaft bleiben; der Verkehr scheint von Posen

[1]) So auf der Karte von Rizzi Zannoni (1772).

ostwärts bis Gnesen gegangen zu sein und erst dort sich verzweigt zu haben.

Auch über die älteste Straße von Posen nach Pommern können nur Vermutungen angestellt werden; vielleicht ging sie über Obornik nach Rogasen. Im Jahre 1492 hat nämlich König Kasimir einen alten Zoll in dieser Stadt erneuert;[1]) 1422 wird in einer Privilegienbestätigung für Rogasen eine via Obornicensis erwähnt.[2]) Weiter nordwärts könnte diese Straße den Netzeübergang bei Usch oder Czarnikau benutzt haben. Da die Stadt Landsberg a. W. schon im Jahre 1257 das Niederlagerecht erhalten hat, so ist es nicht unwahrscheinlich, daß schon im 14. Jahrhundert eine Straße von Posen über Pinne, Kähme,[3]) Schwerin a. W. und Zantoch an der Netzemündung nach Landsberg und weiter nach Stettin geführt hat; urkundlich erwähnt wird sie erst im Jahre 1390.[4])

Die jüngeren Straßen.[5])

Im Jahre 1394 bekam die Stadt Posen als erste unter den großpolnischen Städten vom König Wladislaus Jagiello das Niederlagerecht verliehen. Dieser König sorgte überhaupt eifrig für den Handelsverkehr in seinem Reiche. Aus seinen Urkunden erkennen wir, daß der Verlauf der alten Straßen sich damals bedeutend änderte oder schon geändert hatte.

Die Straße von Posen nach Breslau benutzte nach den Bestimmungen vom Jahre 1398[6]) jetzt den Wartheübergang bei Schrimm, das fünf Jahre früher an das rechte Wartheufer verlegt worden war, und kreuzte das Landgrabental bei Punitz. So soll es nach dem Wortlaut der Urkunde schon unter Kasimir dem Großen gewesen sein. Die friedliche Regierungszeit dieses Königs brachte für das Wirtschaftsleben der Städte und den Handelsverkehr einen großen Aufschwung.[7]) Es ist also sehr wohl möglich, daß schon in dieser Zeit neue Handelswege in Gebrauch kamen, z. B. derjenige von Thorn nach Breslau über Konin,

[1]) Inventarium usw. S. 291.
[2]) Raczynski 1 Nr. 114.
[3]) Polnisch: Kamiona, ein districtus Camone wird schon 1261 erwähnt; C. d. Nr. 392.
[4]) C. d. Nr. 1901 aus dem Briefe des Großkomthurs Conrad von Wallenrod in Mewe an den Rat der Stadt Frankfurt vom 10. Dezember 1390 (C. d. Nr. 1908) geht hervor, daß die Straße das Ordensgebiet nicht berührte und erst kürzlich eingerichtet worden war („nuwe Strasen").
[5]) vgl. Deckblatt zu Karte II.
[6]) C. d. Nr. 1988.
[7]) Schmidt 1 S. 153/54.

Kalisch und Schildberg; aber unter seinem Nachfolger Ludwig von Ungarn und noch während der Zeit des Interregnums (1382—1386) herrschten so traurige Zustände im Posner Lande,[1]) daß eine Neuordnung besonders der Handelsstraßen dringend geboten war. Das Raubritterunwesen hatte gewiß die Kaufleute veranlaßt, nicht die öffentlichen Handelsstraßen zu benutzen, sondern auf Schleich- und Umwegen ihre Waren zu befördern.

Die neue Straße von Posen nach Breslau hielt sich wohl dicht am rechten Wartheufer und erreichte über Starolenka, Czapury (Mündung des Koppelbaches), Wiorek, Rogalin, Hohensee, Orkowo und Zbrudzewo die Stadt Schrimm.

Daß die Straße von hier nach Punitz über Kriewen gegangen sei, ist sehr unwahrscheinlich, weil hier zwei Täler zu überschreiten gewesen wären, an denen keine Ortschaft liegt. Außerdem aber — und das ist entscheidend — wird in der schon erwähnten Urkunde aus dem Jahre 1539[2]) von Dämmen und drei Brücken bei Schrimm in der Richtung nach Dolzig hin (versus oppidum Dolsko) gesprochen. Von Schrimm aus ging die Straße also nach dem Seenpaß von Dolzig entweder in der Richtung der jetzigen Chaussee über Borgowo, Drzonek oder in einem Bogen nach Osten über Pyszonca,[3]) Binkowo, Wieszczyczyn, Maslowo.

Zwischen Dolzig und Punitz wird die Straße sicher die alte Stadt Gostyn, eine Brückenstadt im Kaniatale, berührt haben. Der Übergang über die Obra erfolgte wohl nicht bei Kuntal (früher Kunowo), wo heute die Chaussee das Obratal überschreitet, sondern bei Mszczyczyn oberhalb der Dombrowkamündung, wo das Tal jetzt ganz trocken liegt. Zwischen Gostyn und Punitz dürfte die Chaussee den Verlauf der alten Handelsstraße bezeichnen, nur daß diese zwischen Czarkowo und Smilowo wohl den geraden Weg innehielt und nicht den Umweg über Drzewce machte.

Außer dieser Hauptstraße nach Breslau über Punitz kamen in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts noch andere Straßen in Gebrauch. König Wladislaus III. verbot im Jahre 1441 den Weg über Bodzewo und Chociszewice;[4]) dieser offenbar zur Umgehung der Zollstätte Punitz bestimmte Schleichweg zweigte sich wohl gleich hinter dem Obraübergang bei Mszczyczyn von der erlaubten Handelsstraße ab und führte an dem späteren

---

[1]) Schmidt 4 S. 204—207.

[2]) Raczynski 1 Nr. 152; Wuttke, Urk. 103.

[3]) Nach einer Tradition soll hier einst die Stadt Schrimm gelegen haben; Kantecki S. 17.

[4]) Raczynski 1 Nr. 105.

Städtchen Sandberg und den beiden genannten Dörfern (an der Chaussee südöstlich von Gostyn) vorbei nach Kobylin und Jutroschin und von dort wohl auf dem beiderseits von sumpfigen Wiesen und Teichlandschaften begrenzten trockenen Landstreifen geradeswegs südwärts, wie noch heute der Landweg bezw. von der schlesischen Grenze an die Chaussee zum Bartschübergang bei Sulau oder auch nach Militsch. Erlaubt wurden dagegen den Kaufleuten, die zu den Märkten an der schlesischen Grenze zogen (ad nundinas vel ad fora generalia et praecipue que sunt in limitibus Sylesie), außer der Straße über Punitz noch zwei andere Wege, ein östlicher über Koschmin, der wahrscheinlich auch Borek berührte, und ein westlicher über Fraustadt.

Diese von Posen südwestwärts zum Oderübergang bei Glogau und weiter nach Leipzig führende Straße erlangte im 15. Jahrhundert besondere Bedeutung. Sie war durch die Bemühungen der polnischen Könige und einiger deutscher Fürsten in Aufnahme gekommen und hatte den Zweck, den Kaufleuten, die aus Mitteldeutschland nach Großpolen und umgekehrt reisten, die Umgehung der alten Niederlagen in Frankfurt und Breslau zu ermöglichen. Trotz des heftigen Widerstandes dieser beiden Städte,[1]) besonders seit 1490,[2]) wurde im Jahre 1496 die Festsetzung der Straße von Posen nach Glogau über Kosten (schon 1441 als Zollstätte erwähnt), Schmiegel (in der Urkunde nicht genannt, doch gibt es hier eine Fraustädter-Straße) und Fraustadt (die beiden einzigen Tore der Stadt hießen das polnische und das Glogauer) vom Könige Johann Albert ausdrücklich bestätigt,[3]) ferner der Stadt Glogau das Niederlagerecht, das sie von alters her zu besitzen behauptete, von König Wladislaus von Ungarn und Böhmen im Jahre 1511 zugestanden. Im Jahre 1512 wurde von den Räten der beteiligten Fürsten, nämlich des Königs von Polen, der Herzöge von Pommern und Sachsen, nach einer Beratung in Fraustadt das Abkommen getroffen, daß „alle und jegliche Kaufmannsgüter, die aus Polen nach Posen kommen und weiter nach Leipzig und in andere Städte der deutschen Nation geführt werden, von Posen nach Kosten und von Kosten zur Frauenstadt nach Großglogau und fürder durch das Fürstentum von Sagan nach Görlitz und weiter die gerichte Straße nach Leipzig ihren Weg wenden sollen . . . damit die Niederlage durch den . . . Herrn Markgrafen Joachim zu Brandenburg zu Frankfurt und die von Breslau in ihrer Stadt vorge-

[1]) Sie ließen sich ihr Niederlagerecht 1510 von Kaiser Maximilian bestätigen; Rauprich 2 S. 87.

[2]) vgl. Rauprich 1 S. 11, 12.

[3]) Raczynski 1 Nr. 136.

nommen, gestillet, gedämpft und abgetan werde". Zugleich wurde aber auch verlangt, „daß der deutsche Kaufmann[1]) in das Reich von Polen ungehindert, wo es ihm bequem und gefällig, handeln möchte und nicht zu Krakau, Posen und Kalisch seine Niederlage zu halten genötigt werde".[2])

Die Kalischer Niederlage war erst im Jahre 1496, wohl als eine Art Repressivmaßregel, eingerichtet worden.[3]) Dadurch wurde zugleich eine Neuordnung der Straßen notwendig. Die Straße aus Preußen nach Großpolen ging jetzt über die als Konkurrentin des alten Thorn emporgeblühte neue Handelsstadt Bromberg (Bydgostia) und von hier nach Gnesen. Der genaue Verlauf ist nicht mit Sicherheit festzustellen. Nach den Geländeverhältnissen ist es am wahrscheinlichsten, daß die Straße bei Netzwalde über die Netze ging und dann längs der heutigen Landstraße durch den schon erwähnten Paß nach Labischin an der Netze, von hier südwestlich durch den Seenpaß von Znin nach Rogowo (vielleicht über Gonsawa) und dann über das Welnatal nach Gnesen.

Von hier führte eine neu aufgekommene[4]) Straße über Wreschen[5]) (Wrzesnia) an der Wreschnitza nach Peisern an der Warthe und längs der Prosna nach Kalisch und dann den alten Weg über Schildberg nach Breslau.[6]) Der Südostzipfel der heutigen Provinz Posen wurde im 15. Jahrhundert noch von einer zweiten Straße berührt, derjenigen von Breslau nach Warschau über Hundsfeld, Öls, Groß-Wartenberg, Kempen und Weruschau[7]) (Wjeruschow gegenüber von Wilhelmsbrück an der Prosna; in Kempen gibt es eine Weruschauer-Straße [schon 1760 erwähnt]).[8])

Die Kaufleute, die von Preußen nach Niederschlesien und der Oberlausitz wollten (Glogau, Liegnitz, Görlitz, Bunzlau werden in der Urkunde genannt), brauchten nicht in Kalisch

---

[1]) Daß nicht nur fremde Kaufleute, sondern auch Kostner und Fraustädter Bürger die Straße benutzten, ergibt sich aus der Befreiung der Fraustädter vom Kostner Brückenzoll im Jahre 1487 und der Kostner vom Zoll in Fraustadt im folgenden Jahre; Wuttke S. 297; Moritz S. 227.

[2]) Wehrmann S. 50, 51 52; vgl. auch Rauprich 2 S. 108/09.

[3]) Raczynski 1 Nr. 136.

[4]) Nach dem, was oben (S. 99) über den Pilgerverkehr aus Böhmen und Schlesien nach Gnesen gesagt wurde, könnte die Straße Peisern—Gnesen recht alt sein.

[5]) Hier gibt es auch eine Posner-Straße; denn in späterer Zeit führte die Straße von Posen nach Warschau über Kostschin, Wreschen, Slupza usw.

[6]) Raczynski 1 Nr. 136.

[7]) Pietsch II 12. 16.

[8]) Pietsch IV 5.

Niederlage zu halten, sondern durften über Posen nach Glogau reisen.[1]) Es ist wohl als sicher anzunehmen, daß Bromberg in dieser Zeit eine direkte Verbindung mit Posen hatte, daß der Weg also nicht mehr über Gnesen, sondern über Nakel,[2]) Exin, Wongrowitz, Schokken, Murowana-Goslin nach Posen führte; denn es gab ja in Bromberg nicht nur ein Posner Tor, sondern sogar eine Posner Vorstadt.

Daß im 15. Jahrhundert von Posen auch eine Straße südostwärts über Schroda und Miloslaw nach Peisern und weiter nach Konin und Łęszyc führte, das beweist die Posner Vorstadt in Schroda und die durch Kasimir IV. im Jahre 1487 verfügte Verlegung des Zolles von Jarotschin — diese Stadt wurde ja von keiner wichtigen Straße mehr berührt — nach Miloslaw.[3])

Ähnlich wie im Südwesten und Nordosten unserer Provinz, ist auch im Nordwesten von polnischer Seite im 15. Jahrhundert offenbar der Versuch gemacht worden, die beiden Niederlagestädte Frankfurt und Landsberg zu umgehen und auf einer neuen Straße nach Pommern zu gelangen, nämlich über Samter (hier gibts eine Wronker-Straße), Wronke und Driesen a. Netze; diese Stadt war im Jahre 1365 an Polen gekommen; schon 1390 wird „Dy Waginfart vor Drysen uff u. nedir" erwähnt.[4]) Im Jahre 1456 beklagte sich der Kastellan von Posen, Peter von Schamotuly, Erbherr von Samter, beim Schloßhauptmann von Driesen darüber, daß Samtersche Kaufleute auf der Reise nach Stettin in der Neumarkt beraubt und gefangen gesetzt worden seien.[5])

Aus den Bestimmungen König Sigismunds I. von Polen „super antiquis theloneis et illorum exactione" vom Jahre 1524[6]) ergibt sich, daß außer den erwähnten noch andere Straßen aus Großpolen nach den Nachbarländern führten; denn es werden als „loca in quibus thelonea debent exigi" an der schlesischen Grenze außer Schildberg, Fraustadt (Wschowa), Bomst und Bentschen noch Sulmierzyce, Kopnitz und Paradies (an der Chaussee Meseritz—Schwiebus) genannt und an der Grenze „versus Saxoniam", d. h. gegen die Mark Brandenburg, nicht nur Meseritz, Schwerin, Zirke und Wronke, sondern auch Deutsch-

---

[1]) Raczynski 1 Nr. 136.

[2]) Hier wurden 1486 16 Kaufleute, welche die Thorner Niederlage umgangen hatten, auf der Weiterreise nach Tuchel von den Thornern überfallen; Österreich II 58/9; vgl. a. Österreich I 84.

[3]) Warschauer 1 S. 81.

[4]) C. d. Nr. 1908.

[5]) Fbl. 1896, 13.

[6]) Raczynski 1 Nr. 150.

Krone (Walcz), Filehne und Nakel als königliche Zollstätten aufgezählt.

Dem Bestreben der Kaufleute, auf neuen Straßen die alten Niederlageorte zu umgehen, treten in der Folgezeit, also im 16. Jahrhundert, die nicht minder eifrigen Bemühungen der durch das Stapelrecht ausgezeichneten Orte entgegen, nicht nur dieses Recht festzuhalten und es immer wieder von den Landesfürsten oder vom Kaiser bestätigen zu lassen,[1]) sondern auch den Handel nach Polen ihren eigenen Bürgern vorzubehalten. Allerdings mußten gelegentlich Zugeständnisse den neueren Anschauungen gegenüber gemacht werden. Die Breslauer verzichteten z. B. im Jahre 1514, durch die vom polnischen König gegen sie verhängte Handelssperre mürbe gemacht, den Polen gegenüber auf ihre Niederlage,[2]) und im Jahre 1513 wurde durch Vertrag zwischen Kurfürst Joachim I. von Brandenburg und der Hansa den hansischen Kaufleuten der Durchzug durch Frankfurt nach Polen gestattet.[3]) Im übrigen haben aber Frankfurt und Breslau es durchgesetzt, daß ihnen auf dem Reichstage zu Augsburg im Jahre 1530 ihr Niederlagerecht zwar nicht mehr wie ehedem für ewige Zeiten, aber immerhin auf 8 Jahre bestätigt wurde.[4]) Im Jahre 1544 befahl Kaiser Ferdinand, daß die Kaufleute aus Polen über Breslau fahren und nicht zum Schaden des kaiserlichen Zolles von der kaiserlichen Landstraße abweichen sollten.[5]) Auch der polnische Reichstag erließ im Jahre 1565 ein Gesetz, demzufolge der Straßen- und Niederlagezwang streng aufrechtgehalten werden sollte. Frankfurt hat sich in den Jahren 1555 von Ferdinand I., 1603 vom Kurfürsten Joachim Friedrich, 1624 von Georg Wilhelm, 1644 vom Großen Kurfürsten das Niederlagerecht erneuern lassen.[6]) Erst durch die Bestimmungen Friedrich Wilhelms I. von Preußen über den Handel der drei Städte Berlin, Frankfurt und Stettin wurde das ganze Wesen der Niederlage umgeändert.[7])

Eine weitere Schädigung des Handelsverkehrs brachte die Monopolisierung des Handels auf bestimmten Straßen in der Hand weniger Kaufleute. Frankfurt erreichte es, daß im Jahre 1536 die Landsberger Niederlage aufgehoben und die Straße von Landsberg über die Warthefähre bei Zantoch nach Schwerin

---

[1]) So besonders Breslau; vgl. Rauprich 2 S. 54ff., 59ff.
[2]) Raczynski 1 Nr. 143; vgl. Rauprich 2 S. 110ff.
[3]) Klöden III 63.
[4]) Klöden IV 2.
[5]) Klöden IV 49.
[6]) Klöden IV 57, V 13. 22. 27.
[7]) Klöden VI 26.

verboten wurde.[1]) Im Jahre 1539 war diese Straße nach Polen nur den Landsberger Bürgern erlaubt.[2]) Unbestimmte Zeit nach dem Jahre 1539, nämlich nach Ablauf des von Kurfürst Joachim I. mit den Posnern geschlossenen Vertrages, war die Straße von Frankfurt über Reppen und Meseritz nach Posen den fremden Kaufleuten verboten und nur den Frankfurtern erlaubt, ebenso im Jahre 1536 die Straße Crossen—Posen nur den Crossener Bürgern.[3]) Den polnischen Kaufleuten war es seit 1565 überhaupt verboten, Waren ins Ausland zu führen; sie durften sie nur in die Niederlagsorte bringen und dort mit den fremden Kaufleuten Handel treiben. Damit hörte der Handelsverkehr auf, für andere als die Niederlagsstädte Bedeutung zu haben.

Die Einwirkung der Straßen.

Viel schwieriger als der Verlauf der Straßen ist die Einwirkung des sie belebenden Verkehrs auf die Entwicklung der Städte nachzuweisen; denn die geschichtlichen Nachrichten über das Wirtschaftsleben der posnischen Städte im Mittelalter sind recht dürftig.

Eine wichtige Urkunde aus dem Jahre 1458[4]) gestattet allerdings einen Überblick über die damalige Bedeutung der großpolnischen Städte: es ist die vom großpolnischen Landtag in Schroda aufgestellte Liste, die angibt, wie viel Soldaten eine jede Stadt für das zum Entsatz der Marienburg bestimmte Heer zu stellen hatte. Ob genaues statistisches Material über die Einwohnerzahl und Steuerkraft der Städte dem Landtage vorgelegen hat, wissen wir nicht, aber es ist doch wohl anzunehmen, daß Unterlagen vorhanden waren, nach denen im großen und ganzen die Leistungsfähigkeit jeder Stadt annähernd richtig beurteilt werden konnte.

Aus dieser Liste ergibt sich folgendes Bild: Posen, die Hauptstadt von Großpolen, überragt alle anderen Städte weit an Leistungsfähigkeit (60 Mann), wobei noch zu berücksichtigen ist, daß die heutigen Stadtteile Wallischei, Ostrowek und Schrodka damals selbständig waren und zusammen weitere 9 Mann stellten. Als die zweitgrößte Stadt erscheint Kosten (40 Mann), das damals Anteil hatte an dem großpolnischen Handel über Glogau mit Leipzig. Erst in weitem Abstand folgen als die nächst

[1]) Klöden IV 5.
[2]) Klöden IV 6ff.
[3]) Klöden IV 40. 41.
[4]) Raczynski 1 Nr. 129 (s. Tabelle VI).

Kosten bedeutendsten Städte: Gnesen, Hohensalza, Schrimm, Schroda, Fraustadt, Koschmin (je 20 Mann), sämtlich an einer der wichtigeren Handelsstraßen gelegen. Ebenfalls vom Verkehre begünstigt waren die folgenden 8 Städte, von denen jede 15 Mann stellte: Znin, Rogasen, Obornik, Meseritz, Buk, Pudewitz, Wreschen, Gostyn und ferner (mit drei Ausnahmen: Neustadt bei Pinne, Storchnest, Kröben) auch die 19, die je 12 bezw. 10 Mann aufbrachten (vgl. im übrigen die Tabelle VI).

Geht aus diesen Tatsachen deutlich genug hervor, daß der mittelalterliche Verkehr auf das Gedeihen der von ihm berührten Städte günstig eingewirkt hat, so ist aus den beigegebenen Kartenskizzen eine andere bedeutsame Wirkung des Handelsverkehrs ersichtlich, nämlich die Entstehung zahlreicher Städte im Zuge der Straßen. Man braucht nur die ermittelten Handelsstraßen in die Karte I (Städtegründungen bis 1370) einzutragen, dann zeigt sich, daß mit wenigen Ausnahmen sämtliche Städte an den Flüssen oder an einem der alten Handelswege liegen. Am deutlichsten erkennbar ist diese Wirkung an der Straße Guben — Thorn; es ist ja erklärlich, daß die deutschen Einwanderer hauptsächlich diese Straße zogen und in den an ihr liegenden Orten sich niederließen. Von den zwölf Städten an dieser Straße auf dem Boden der heutigen Provinz Posen sind acht schon im 13., die übrigen vier noch im 14. Jahrhundert gegründet worden.

Unter ihnen gehört Grätz zu denjenigen Städten, deren deutscher Charakter um das Jahr 1300 urkundlich nachzuweisen ist.[1]) Es war im Mittelalter eine der größeren Städte Großpolens (1459 stellte es 12 Krieger) und schon damals durch sein gutes Bier bekannt.[2]) Dieses wurde etwa seit der Mitte des 17. Jahrhunderts auch in andere Städte Polens, seit den 90 er Jahren desselben Jahrhunderts in besonders großen Mengen nach Posen ausgeführt. Im 18. Jahrhunderts hat es anscheinend schon alle übrigen auswärtigen Biere aus Großpolen verdrängt. Seit 1562 besaß die Stadt das seltene Privileg der Freiheit von den königlichen Straßen- und Brückenzöllen im ganzen Reiche; daß sie selbst viel Verkehr hatte, ergibt sich aus der Erhebung eines Pflaster- und Brückenzolles in der Stadt.[3]) Grätz war wohl auch eine der ersten Städte der Provinz, die durch eine Neustadt vergrößert wurden (1593 bis 1596);[4]) sie ist im Stadtplan noch

---

[1]) C. d. Nr. 879 und 1764.
[2]) vgl. Warschauer 12; Hampke S. 155—158; Zerbe.
[3]) 1577, 1661, 1701; Warschauer 1 S. 78.
[4]) Warschauer 1 S. 78.

deutlich zu erkennen. Selbst über die traurigen Zeiten des Verfalles im 18. Jahrhundert scheint Grätz sich durch seine Bierbrauerei glücklich hinübergerettet zu haben; denn im Jahre 1793 bezog der Grundherr von den Brauereien, deren es damals drei gab, 833 Taler Abgabe; es wurden in einem Jahre über 3000 Tonnen gebraut und davon etwa 1700 nach anderen Städten versandt. Die Stadt hatte am Ende des Jahrhunderts noch 2581 Einwohner. Seit 1900 hat das Grätzer Bier die Grenzen des Deutschen Reiches überschritten und der Stadt in fernen Ländern (Südafrika, China), sogar in den Tropen (Ceylon, Südamerika) einen Weltruf verschafft.

Das Bier wurde anfangs aus reinem Weizenmalz hergestellt, bekam aber später — und so ist es noch heute — einen kleinen Zusatz von Gerste. Infolge der langsamen Nachgärung in den Flaschen ist es besonders reich an Kohlensäure, dagegen arm an Alkohol ($1\,^1/_2$—$2\,^0/_0$) und deshalb als Erfrischungsgetränk sehr geeignet. Den eigenartigen Geschmack verdankt es nicht, wie man früher glaubte, dem Grätzer Wasser — dieses wurde bis in die 40 er Jahre des 19. Jahrhunderts nur aus dem Marktbrunnen entnommen —, sondern vornehmlich dem Umstande, daß das Malz beim Darren von dem Rauch der Eichenholzfeuerung durchzogen wird, und dem starken Hopfenzusatz.

Bis in die ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts hatten zahlreiche Grätzer Bürger, die seit dem Mittelalter in einer Mälzer- oder Brauerinnung vereinigt waren (1601 bekam sie vom Grundherrn neue Statuten), Anteil an dem Gewinne aus der Bierbrauerei. Ihre Sonderrechte wurden aber 1833 aufgehoben. Jetzt haben zwei Aktiengesellschaften drei Brauereien im Betrieb.

Die Verkehrsverhältnisse der Stadt, die jetzt 5501 Einwohner zählt, haben sich in letzter Zeit sehr gebessert. Eine neue Eisenbahn Züllichau — Posen über Unruhstadt, Kopnitz, Wollstein, Rakwitz, Rothenburg, Grätz, Stenschewo ist seit kurzem vollendet. Chausseeverbindung mit Posen und Wollstein hat die Stadt seit 1858. Im Jahre 1881 erfolgte der so wichtige Anschluß durch eine 10 km lange Stichbahn, die später südlich nach Kosten verlängert wurde, an die Hauptlinie Berlin — Posen bei Opalenitza.

Trotz seiner günstigen Verkehrslage an einer wichtigen Eisenbahn ist Opalenitza doch nur eine Ackerstadt[1]) von 3310 Einwohner. Während früher die Umgebung sehr reich an Hopfen war ($77\,^1/_2$ Scheffel wurden jährlich der Grundherr-

[1]) „Die Bewohner treiben großenteils Ackerbau und Viehzucht"; Fbl. 1898, 31.

schaft geliefert),[1]) ist jetzt der Anbau der Zuckerrübe aufgekommen; in der Nähe der Stadt befindet sich eine Zuckerfabrik. Ob Opalenitza (um 1400 zur Stadt erhoben) an der alten Handelsstraße gelegen hat, steht nicht fest; diese könnte von Grätz aus auch im Verlauf der alten Landstraße über Ptaszkowo, Wośnik — hier führt ein schmaler, nicht sehr hoher Sandrücken durch das früher sumpfige Wiesenland an der Mogilnitza[2]) — Dako-wymokre und -wysuche, Szewce nach Buk geführt haben.

Der nach den Buchen, deren es weit und breit keine mehr gibt, benannte Ort Buk, ist auch nur eine Landstadt von 3672 Einwohnern; der Bahnhof liegt über 1 km von der Stadt entfernt. Sie verdankt ihr jetziges Aussehen und Straßennetz dem Wiederaufbau nach dem großen Brande von 1858. Ihre Blütezeit hat die Stadt im Mittelalter gehabt. Unter geistlicher Grundherrschaft — sie gehörte erst dem Domkustos, seit 1303 dem Bischhof von Posen[3]) — konnte sie sich, wie es scheint, ruhig und stetig zu einem der bedeutendsten Orte Großpolens entwickeln; sie war auch seit Anfang des 16. Jahrhunderts durch eine Stadtmauer geschützt.[4]) Im Jahre 1458 stellte Buk 15 Mann zum Heere. 1581 zahlten die Bürger 1694 polnische Gulden Staatsabgaben. 1608 wurde die Pfarrkirche zur Kollegiatkirche erhoben.[5]) Diese Entwicklung wurde wohl hauptsächlich durch den Handel und den Gewerbefleiß der Bürger verursacht; Tuchmacherei und Brauerei, vielleicht auch damals schon die Müllerei (13 Windmühlen bei der Stadt, im Jahre 1800 waren es noch 22), blühten besonders. Auch räumlich wuchs die Stadt über den Mauerring hinaus; im 17. Jahrhundert wird eine Vorstadt Konary genannt. Mit dem Anbruch der neuen Zeit sank Buk ebenso wie Posen und Schrimm von seiner Höhe herab; denn wie schon vorher den Juden, so blieb die Stadt auch den einwandernden Protestanten verschlossen. Ende des 18. Jahrhunderts war sie so heruntergekommen, daß sie nur noch 194 Wohnhäuser und 847 Einwohner zählte.[6]) Erst unter der preußischen Herrschaft hat sie seit 1816 wieder einen leidlichen Aufschwung genommen, obwohl sie vom neuzeitlichen Verkehr nicht gerade begünstigt worden ist. Eine Chausseeverbindung mit Posen hat die Stadt heute noch nicht; sie wird nur von der Chaussee

---

[1]) Fbl. 1898, 31.
[2]) P.L. 1808 S. 286.
[3]) C. d. Nr. 357 und 871.
[4]) 1540 wurde der Stadt zur Wiederherstellung der Stadtmauer der Röhrenzins zugewiesen; Warschauer 1 S. 29.
[5]) Fbl. 1897, 5.
[6]) Wuttke S. 287.

Wronke — Stenschewo berührt und ist mit Opalenitza durch einen gepflasterten Landweg verbunden.

Eine ähnliche Entwicklung wie Buk hat Pudewitz gehabt, jetzt auch nur ein Landstädtchen von 3070 Einwohnern; die herzogliche Burg, die einst hier in der Nähe großer, von Seenketten durchzogener Waldungen mit hügeligem Gelände stand, war im 13. Jahrhundert ein beliebter Aufenthaltsort der großpolnischen Herzöge.[1]) Infolge der ersten deutschen Einwanderung entstanden in ihrer Nähe mehrere Dörfer und als deren Mittelpunkt unter dem Schutze der Burg vor dem Jahre 1266 die Stadt; deutsche Bürgernamen sind hier urkundlich nachweisbar.[2]) Aber schon im Jahre 1322[3]) wurde die unbefestigte Stadt nebst der Burg vom Heere des Deutschen Ordens vollständig zerstört; die Burg ist seitdem verschwunden. Die Stadt hat es jedoch, wohl wegen ihrer Lage in der Mitte der sehr verkehrsreichen Straße Posen—Gnesen — die beiden Hauptstraßen der Stadt sind nach diesen Nachbarorten genannt — noch im Mittelalter zu einer zweiten Blüte gebracht, denn im Jahre 1458 stellte sie wie Buk 15 Krieger zum Heere. Im nächsten Jahrhundert haben zwei große Brände ihre Entwicklung gestört; als sie preußisch wurde, hatte sie doch noch fast 1000 Einwohner.[4]) Auch darin hat Pudewitz Ähnlichkeit mit Buk, daß es noch keine direkte Chausseeverbindung (nur gebauter Landweg) mit Posen hat und nur von einer nordsüdlich verlaufenden Chaussee (Exin—Schroda) berührt wird. Glücklicherweise liegt der Bahnhof nahe bei der Stadt. Auf den Waldreichtum der Umgegend deuten drei Dampfsägewerke hin. Die lieblichen seengeschmückten Wälder im Südwesten der Stadt bis zum Cybinatale sind im Sommer das Ziel zahlreicher Ausflügler aus Posen.

22 km ostwärts von Pudewitz lag eine dritte bedeutende Stadt an der alten Handelsstraße, nämlich Gnesen. Hier läßt sich die älteste Geschichte der Siedlung aus dem heutigen Kartenbilde deutlich erkennen. In einem früher sumpfigen Wiesental, das durch Aufschüttung in den jetzigen Stadtpark umgewandelt worden ist, befindet sich etwa 1 km in östlicher Richtung vom Marktplatz entfernt ein alter Burgwall. Das wird die Stätte sein, wo einst die ersten polnischen Könige residierten und wo später der Starost seinen Sitz hatte.[5]) Das Tal, in

---

[1]) vgl. C. d. Nr. 251, 258, 296, 324, 371.
[2]) C. d. Nr. 419.
[3]) Fbl. 1897, 15; nach Kohte 1. III 277 erst 1331.
[4]) Wuttke S. 420.
[5]) 1235 wird ein „castrum in Gnezdna“ urkundlich erwähnt; Raczynski 1 S. 15. Nach mündlicher Mitteilung des Herrn Archivrats Warschauer steht

dem dieser Burgwall liegt, mündet, nach Nordwesten umbiegend, in ein anderes, wegen seiner steilen, etwa 20 m hohen Gehänge deutlicher erkennbares Tal, in dem Jelonek-, Kreuz und Winiari-See (westlich, nördlich und nordöstlich der Stadt) liegen, alle drei durchflossen von einem Quellfluß der Welna. Am Rande dieses Tales steht auf einer nach Westen vorspringenden Halbinsel der Hochfläche, dem sogen. Lechhügel, gleichsam wie auf einem natürlichen Sockel, der Dom des im Jahre 1000 gestifteten Erzbistums. Zwischen Dom und Burg ist die Stadt erbaut, und ihr Marktplatz nimmt den höchsten Teil der Hochfläche ein (122,3 m). Sie hatte also eine vorzügliche Schutzlage und war außerdem im Mittelalter durch einen Graben und eine Mauer gesichert. Wahrscheinlich schon lange vor der deutschen Einwanderung ein größere Siedlung und Marktstätte,[1]) wurde sie durch die Gründung des Erzbistums die „metropolis totius Poloniae“ und älteste Krönungstadt des Reiches (bis 1320). Aus dem, was oben (S. 100) über den Verlauf der alten Handelsstraßen gesagt wurde, ergibt sich die Vermutung, daß Gnesen bis ins 14. Jahrhundert (vor 1394) ein selbständiges Straßenzentrum gewesen ist. Als Verkehrsmittelpunkt war es zur Hauptstadt des Reiches besonders geeignet. Vor 1243 erhielt es als einer der ersten Orte deutsches Recht[2]) und hat wohl auch deutschen Zuzug bekommen; zur Anlage einer neuen regelrecht gebauten Stadt neben der slavischen Siedlung scheint es aber nicht gekommen zu sein, wenigstens zeigen die ältesten Pläne nichts von dem regelrechten Kolonialschema. Der heutige regelmäßige Stadtplan stammt erst aus dem 19. Jahrhundert, da die Stadt im Jahre 1819 zum größten Teile abgebrannt ist und bei dem Wiederaufbau für die Anlage eines quadratischen Marktes und neuer gerader und breiter Straßen gesorgt wurde; auch die den Markt quer durchschneidende und in der Längsachse des Domes verlaufende Hauptstraße, die Friedrichstraße, wurde damals erst geschaffen.[3])

Das traurige Schicksal der Zerstörung durch Feinde oder Feuersbrunst hat die Stadt in den früheren Jahrhunderten sehr

---

urkundlich fest, daß das castrum gnesnense verlegt worden ist. Da die Sankt Georgskirche (unmittelbar neben dem Dom) als in castro gnesnensi gelegen bezeichnet wird, so ist es möglich, daß die Burg ursprünglich mit dem Dom zusammen auf dem sogen. Lechhügel gelegen hat, ähnlich wie in Posen der Dom und die älteste Burg nebeneinander auf der sogen. Dominsel lagen (vgl. S. 36).

[1]) 1018 „suburbium“ genannt bei Thietmar; M.G.H.SS. III 866.

[2]) C. d. Nr. 240; 1289 wird ein „castrum gnesnense“ und eine „civitas gnesnensis“ erwähnt; C. d. Nr. 639.

[3]) Kohte 2 S. 56, 57.

oft erlitten. Sie stand im späteren Mittelalter an Bedeutung hinter Posen weit zurück, gehörte aber doch zu den größeren Städten des Landes, weil sie an der wichtigen Straßenkreuzung Posen—Thorn, Kalisch—Bromberg lag und zugleich Ausgangspunkt mehrerer anderer Straßen war; für den regen Handelsverkehr der Stadt sprechen auch die beiden Urkunden von 1424 und 1459.[1]) Wie in Posen gab es auch hier im Mittelalter mehrere selbständige Nebenstädte (Andrzejewo, Woytostwo, Grzybowo), die erst in preußischer Zeit mit Gnesen vereinigt wurden.

Noch heute ist nur der Kern der Stadt wirklich städtisch gebaut; ihn umgibt ein weiter Kranz von weitläufig gebauten Stadtteilen und Gärten, so daß Gnesen eine der posnischen Gartenstädte ist.[2]) Nach einer Urkunde Augusts III. hätte die Stadt im Jahre 1740 nur 60 Einw. gehabt;[3]) nach den Heimsuchungen durch die vielen Kriege und die Pest wäre diese Tatsache wohl erklärlich; um 1800 waren es jedoch schon wieder 3556 Einw. Bis zum Jahre 1850 hat sich diese Zahl etwa verdoppelt, dann begann unter dem Einfluß des neuzeitlichen Verkehrs ein schnelleres Wachstum. Sechs Chausseen und ebensoviele Eisenbahnlinien laufen heute in Gnesen zusammen. Räumlich ist die Stadt am meisten nach Südosten zum Bahnhof hin gewachsen. Die großen Pferdemärkte, hauptsächlich der sogen. St. Adalbertmarkt, Ende April bis Anfang Mai,[4]) führen alljährlich zahlreiche Händler hierher. Außerdem hat die Stadt wegen ihrer Lage nahe der Grenze — diese ist nur etwa 25 km in der Luftlinie von ihr entfernt — eine sehr starke Garnison. Mit ihren 23727 Einw. dürfte sie jetzt die drittgrößte Stadt der Provinz sein.

Noch eindrucksvoller als in Gnesen beherrscht in dem Städtchen Tremessen der schöne Dom das ganze Stadtbild, besonders beim Anblick vom jenseitigen Seeufer her. Der Dom ist allerdings nicht alt (1791 eingeweiht); er stammt aus der Zeit, als einer der Äbte des Klosters als Grundherr der Stadt dem heruntergekommenen Orte, dessen Umwandlung in eine Landgemeinde zur südpreußischen Zeit geplant war, wieder aufzuhelfen suchte. Auch eine Neustadt, um 1765 angelegt, verdankt ihm ihre Entstehung. Im Mittelalter war Tremessen infolge seiner Lage an der großen Handelsstraße Posen—Thorn offenbar eine ganz ansehnliche Stadt, denn sie stellte 1458 10 Krieger. Da seit 1872 durch die Eisenbahn die Bedeutung des alten Ver-

[1]) Raczynski 1.
[2]) Fbl. 1896, 9.
[3]) Wuttke S. 314.
[4]) Vosberg S. 136—138.

kehrsweges nicht nur wiederhergestellt, sondern noch erhöht worden ist, so hat es Tremessen auf über 5000 Einw. gebracht und befindet sich in aufstrebender Entwicklung.

Anders ist es den nächsten drei Städten an der alten Straße östlich von Tremessen ergangen. Das ehemalige Dorf Wilatowen — an einem Talübergang zwischen zwei schmalen, langgestreckten Seen — wurde in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts zur Stadt erhoben, ist aber seit 1871 wieder Dorfgemeinde, ebenso Blütenau (Kwieciszewo) seit 1874, nachdem schon die erste Stadtgründung (wahrscheinlich 1326) durch das Heer des Deutschen Ordens vernichtet worden war und 1342 das Gnesner Domkapitel, in dessen Besitz sie aus dem des Tremessener Klosters 1326 übergegangen war, eine zweite Gründung zustande gebracht hatte.[1]) Als Grenzstadt gegen Kujawien — die Netze bildete die Grenze — hätte die Stadt sich eigentlich ganz gut entwickeln können, wenn nicht in nächster Nähe außer Wilatowen noch die Städte Mogilno und Gembitz (es stellte 1458 10 Krieger) gelegen hätten.

Auch Strelno, 1231 schon „opidum" genannt,[2]) ist nur 10 km entfernt. Diese Stadt hat es, wie man hört,[3]) verschuldet, daß die Eisenbahn nicht im Zuge der alten Handelsstraße und der jetzigen Chaussee angelegt, sondern weiter nordwärts über Mogilno und quer durch den Pakosch-See hindurch nach Hohensalza geführt wurde. So liegen Wilatowen, Blütenau und Gembitz im toten Winkel und werden auch nicht einmal von der Stichbahn Mogilno—Strelno (jetzt nach Kruschwitz verlängert) berührt, daher der Rückgang. Strelno ist nur eine Landstadt, hat allerdings etwas Zwischenhandel mit den Erzeugnissen aus Russisch-Polen. Trotzdem es 1886 Kreisstadt wurde, ist seine Einwohnerzahl doch nur wenig gestiegen (1886: 4332 Einw., 1905: 4891 Einw.).

Die Hauptstadt des heutigen preußischen Anteils am ehemaligen Herzogtum Kujawien ist Hohensalza. Dieser seit 1904 eingeführte deutsche Name für Inowrazlaw — im Mittelalter führte es schon den deutschen Namen Jung-Leslau — ist in seinem ersten Teil nicht sehr zutreffend — ältere Karten geben allerdings 108 m als Höhe der Stadt an, tatsächlich sind es aber nur 89 m[4]) — und leider auch nicht mehr ganz in seinem zweiten Teil; denn das für die Stadt so wichtige Salz-

---

[1]) Warschauer 1 S. 119.
[2]) Ulanowski, Dokumenty Kujawskie S. 14.
[3]) Nach mündlicher Mitteilung in Strelno.
[4]) Eine Höhe nördlich der Stadt erreicht allerdings 108 m.

bergwerk ist ja seit kurzem ersoffen.[1]) Hoffentlich gelingt es der Stadt, die an Einwohnerzahl in letzter Zeit sehr abgenommen haben soll, diesen Schlag zu verwinden, wie sie einst im Mittelalter die Zerstörung durch die Deutschordensritter (1431/32) schnell überwunden hat; denn 1458 zählte sie ja schon wieder zu den größten Städten. Ihre Bedeutung und wirtschaftliche Blüte beruht ja nicht allein auf den unterirdischen Mineralschätzen des Bodens, sondern ebenso sehr auf seiner Fruchtbarkeit als Ackerland; die kujawische Schwarzerde ist der geeignete Boden für Weizen- und Rübenbau. Hier um Hohensalza herum ist das einzige größere Gebiet der Provinz Posen, wo die Grundsteuerreinerträge pro Hektar Ackerlandes auf über 30 Mk. sich beliefen (im Jahre 1885).[2])

Wie schon im Mittelalter Jung-Leslau eine gute Verkehrslage hatte an den Straßen von Thorn nach Posen und Breslau sowie von Posen nach Wloclawek an der Weichsel (Alst-Leslau),[3]) so auch heute Hohensalza an der Abzweigung der Bromberger von der Thorner Strecke. Außerdem gehen noch zwei Nebenbahnen, nach Rogasen—Kreutz und nach Kruschwitz, von hier aus, und fünf Chausseen vereinigen sich in der Stadt. Diese günstige Verkehrslage hat in Verbindung mit der Ausbeutung der Steinsalzlager und einer intensiveren Ausnutzung des fruchtbaren Bodens der Umgebung seit dem Anfang der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts die Stadt schnell auf über 10000 Einw. anwachsen lassen; im Jahre 1895 waren schon die 20000 überschritten. Auch eine nicht unerhebliche Industrie konnte sich aus denselben Gründen hier entwickeln (chemische Fabrik, Zichorienfabrik, Maschinenfabriken, Dampfmühle, Dampfziegeleien). Die Straße, die die Stadt mit dem vom Marktplatz etwa 1 km entfernten Bahnhof verbindet, macht schon einen recht großstädtischen Eindruck; von den übrigen Stadtteilen gilt das allerdings noch nicht.

Argenau, etwa in der Mitte zwischen Hohensalza und Thorn gelegen, von der Chaussee (seit 1843) und Eisenbahn (seit 1873) berührt, ist heute ein aufblühendes Landstädtchen von über 3000 Einw. Die mit Wall und Graben befestigte und von einer Burg geschützte Stadt hat im Mittelalter als Residenz

---

[1]) Die Kgl. Saline und das Solbad sind dadurch jedoch nicht geschädigt worden, da sie nach wie vor die Sole durch Pumpwerke emporheben können.

[2]) Gemeindelexikon für das Königreich Preußen auf Grund der Materialien der Volkszählung vom 1. Dez. 1885 V. Provinz Posen, Berlin 1888.

[3]) Fbl. 1896, 30.

der kujawischen Herzöge einige Bedeutung gehabt; 1458 stellte sie allerdings nur zwei Krieger.

Von den an den andern Handelsstraßen gelegenen, bisher noch nicht besprochenen Städten waren nach Ausweis der Liste von 1458 Koschmin, Gostyn, Fraustadt,[1]) Schroda, Wreschen, Rogasen und Znin die bedeutendsten. Mit Ausnahme der drei letzten, über die eine diesbezügliche Nachricht nicht vorhanden ist, waren sie im Mittelalter durch Mauer, Wall und Graben oder wenigstens eins davon befestigt. Koschmin hat sich auch in der Folgezeit günstig entwickelt und räumlich ausgedehnt; zu Beginn des 16. Jahrhunderts gab es außer „magna Kozmin" eine „nova civitas" und „suburbia". Im Jahre 1773 fand sogar eine nochmalige Erweiterung infolge deutschen Zuzugs statt.[2]) Im heutigen Stadtplan sind die Altstadt, eine langgestreckte Vorstadt längs der Straße nach Jarotschin und im Südosten die Neustadt noch deutlich zu erkennen (vgl. Skizze 6). Auch Gostyn, Fraustadt[3]) und Rogasen sind durch Neustädte vergrößert worden (in Gostyn ist die Zeit unbekannt, in Rogasen geschah es um 1750). Doch war Fraustadt schon vorher über den Umfang der recht kleinen Altstadt[4]) hinausgewachsen.[5]) Ebenso ging es der Stadt Schroda während ihrer Blütezeit im 15. und 16. Jahrhundert.[6]) Außer diesem räumlichen Wachstum sind Beweise für das wirtschaftliche Gedeihen dieser Städte in früheren Jahrhunderten: die Zollbefreiung der Fraustädter Bürger im Jahre 1345[7]) und die Blüte der Tuchmacherei, des einträglichsten Gewerbes, in Fraustadt, Koschmin[8]) und Schroda. Diese Stadt hatte noch deshalb besondere Bedeutung, weil in ihrer Pfarrkirche seit dem 15. Jahrhundert die großpolnischen Landtage abgehalten wurden, wodurch der Stadt nicht unbedeutende Einnahmen erwachsen sein dürften.[9])

Die erwähnten sieben Städte haben in den letzten Jahrzehnten auch am neuzeitlichen Verkehr Anteil erhalten; sie werden sämtlich von der Eisenbahn berührt, diesem wichtigsten

---

[1]) vgl. Moritz.
[2]) Warschauer 1 S. 96.
[3]) Hier hat den Starosten die Neugründung einen zehnjährigen Kampf (1633—1642) mit der Altstadt gekostet; Fbl. 1896, 26.
[4]) Plan bei Kohte 1 III 175; vgl. Skizze 9.
[5]) 1548 gab der König die Erlaubnis zum Häuserbau außerhalb der Mauern.
[6]) Es gab hier eine Posner- und eine Allerheiligen-Vorstadt; Fbl. 1897, 12.
[7]) Moritz S. 212.
[8]) Freibrief der Tuchmacher von 1444; Fbl. 1895, 44.
[9]) Fbl. 1897, 12.

Faktor in der modernen Städteentwicklung,[1]) aber keine von ihnen hat es zu der früheren Blüte und Bedeutung unter den posnischen Städten gebracht. Bei Koschmin (4812 Einw.) und Fraustadt (7452 Einw.) hält die Eisenbahnlinie ungefähr die Richtung der alten Handelsstraße inne, beide liegen auch nicht zu fern vom Bahnhof; aber beiden sind in zu großer Nähe Konkurrenzstädte erwachsen, die vermöge ihrer besseren Verkehrslage einen raschen Aufschwung nehmen, Krotoschin (12 665 Einw.) und Lissa (16 024 Einw.). Auch Schroda (6597 Einw.) an der Eisenbahn Posen—Kreuzburg wird offenbar in seiner wirtschaftlichen Entwicklung durch die Nähe der Hauptstadt Posen und das Vorhandensein mehrerer „kleiner Nester“ in seiner Nachbarschaft beengt und niedergehalten. Ähnlich ist es bei Wreschen (7007 Einw.), obwohl es wegen seiner Lage an der Kreuzung einer Haupt- und einer Nebenlinie (Gnesen—Oels und Posen—Stralkowo) sowie als Ausgangspunkt zweier Kleinbahnlinien hinsichtlich des Verkehrs recht günstig gestellt ist. Auch Gostyn (5318 Einw.), Znin (4087 Einw.) und Rogasen (5305 Einw.) liegen an der Kreuzung zweier Bahnlinien, aber es sind Nebenbahnen. Die Strecke Posen—Schneidemühl—Kolberg, auf der jetzt schon ein Sommerschnellzug verkehrt, wird vielleicht einmal Hauptbahn werden; aber selbst dann wird die Stadt Rogasen davon wenig Vorteil haben, denn sie liegt 3 km von ihrem Bahnhof entfernt. Znin erlebt augenblicklich einen wirtschaftlichen Aufschwung, als dessen Folge ein bedeutendes Steigen der Bodenpreise in der Stadt sich bemerkbar macht.[2])

(In einem später erscheinenden zweiten Teile soll die Einwirkung der Grenzen, der Bodenschätze und des neuzeitlichen Verkehrs auf die Entwicklung der posnischen Städte dargestellt werden. Die in diesem ersten Teil noch nicht erwähnten Städte, z. B. Schneidemühl, Lissa, Krotoschin u. a., werden im zweiten Teil ausführlich behandelt werden.)

---

[1]) vgl. das Beispiel von Lissa.
[2]) P.Z. unter dem 12. April 1908.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.

Lebenslauf.

Ich, Otto Friedrich Karl Dalchow, Sohn des verstorbenen Königlichen Steuersekretärs Friedrich Wilhelm Dalchow und seiner Gemahlin Katharina, geborenen Klein, evangelisch-reformierter Konfession, wurde am 27. Dezember 1882 in Mülheim am Rhein geboren. Nach dreijähriger Vorbereitung auf der Bürgerschule zu Düben (Provinz Sachsen) und auf der Vorschule zu Rogasen (Provinz Posen) besuchte ich von Ostern 1892 an das Gymnasium zu Rogasen (Sexta), dann seit Michaelis 1892 das Comenius-Gymnasium zu Lissa i. P. (Sexta bis Prima) und bestand hier am 7. März 1901 die Reifeprüfung.

Auf der Universität Halle-Wittenberg studierte ich darauf fünf Semester Philosophie, Erkunde, Geschichte und einzelne Fächer der Theologie. Diese Studien, in deren Mittelpunkt allmählich die Geographie trat, setzte ich vier Semester hindurch an der Universität Breslau fort. Während des letzten, zehnten Semesters studierte ich an der Universität Leipzig.

Bei folgenden Professoren und Dozenten habe ich Vorlesungen gehört: in Halle bei: Burdach, Droysen, Haupt, Hollmann, Kähler, Kampfmeyer, Kirchoff †, Loofs, Ed. Meyer, Sommerlad, Schmidt, Schultze, Schwarz, Stammler, Stange, Steuernagel, Ule, Uphues, Vaihinger; in Breslau bei: Baumgartner, Caro †, Cornill, Ebbinghaus †, Freudenthal †, Grünhagen, Kampers, Kaufmann, Kawerau, Partsch, Schmidt, Ziekursch; in Leipzig bei: Lamprecht, Partsch, Wundt. Zu Seminarübungen haben mich zugelassen die Professoren: Caro †, Droysen, Freudenthal †, Kampers, Kaufmann, Kawerau, Kirchhoff †, Lamprecht, Lütgert, Partsch.

Ein Jahr nach meinem Abgange von der Universität, am 1. März 1907, bestand ich die Prüfung für das Lehramt an höheren Schulen in Preußen vor der Wissenschaftlichen Prüfungskommission zu Breslau und erwarb mir die Lehrbefähigung in Religion und Hebräisch für die erste Stufe, in Geschichte und Erdkunde für die zweite Stufe.

Von Ostern 1907 bis Ostern 1908 leistete ich das Seminarjahr in Posen ab. Ich gehörte der bei der Königlichen Berger-Oberrealschule errichteten Seminaranstalt an und war zugleich am Königlichen Friedrich Wilhelms-Gymnasium vertretungsweise beschäftigt. Ostern 1908 wurde ich zur Ableistung des Probejahres und vertretungsweisen Beschäftigung dem Königlichen Marien-Gymnasium überwiesen.

Am 1. Oktober 1908 trat ich als Einjährigfreiwilliger beim Niederschlesischen Fußartillerie-Regiment Nr. 5 in Posen ein, wurde aber am 28. Juni 1909 wieder entlassen, weil ich infolge einer Operation dienstunfähig geworden war.

Seit dem 1. Juli 1909 bin ich als Probekandidat wieder am Königl. Marien-Gymnasium tätig gewesen.

Posen, den 11. Oktober 1909.

Otto Dalchow.

Beilagen.

Tabelle I.[1])

Provinz	Anzahl der Städte i. J. 1905	Größe in qkm	Eine Stadt auf qkm	Einwohnerzahl i. J. 1905	Eine Stadt auf Einwohner
Ostpreußen	67	36 998,75	552,22	2 030 176	30 301
Westpreußen	57	25 542,31	448,11	1 641 746	29 550
Pommern	73	30 124,91	412,67	1 684 326	23 073
Brandenburg (ohne Berlin)	140	39 841,82	284,58	3 531 906	25 228
Schlesien	150	40 324,85	268,83	4 942 611	32 951
Posen	151	28 982,37	221,24	1 986 637	15 165

Tabelle II.

Die Städte der Provinz Posen nach ihrer Einwohnerzahl im Jahre 1905.

1. Posen	136 808	22. Kempen	5879
2. Bromberg	54 229	23. Meseritz	5800
3. Hohensalza	24 551	24. Grätz	5501
4. Gnesen	23 727	25. Gostyn	5318
5. Schneidemühl	21 622	26. Rogasen	5305
		27. Crone	5267
6. Lissa	16 021	28. Tremessen	5195
7. Ostrowo	13 115	29. Birnbaum	5126
8. Krotoschin	12 665	30. Jarotschin	5116
9. Rawitsch	11 403		
		31. Schildberg	4946
10. Nakel	8175	32. Strelno	4891
11. Pleschen	7553	33. Czarnikau	4859
12. Fraustadt	7452	34. Koschmin	4812
13. Schönlanke	7304	35. Wronke	4722
14. Wreschen	7007	36. Filehne	4406
15. Kosten	6868	37. Schulitz	4326
16. Schwerin	6768	38. Mogilno	4280
17. Schrimm	6625	39. Znin	4087
18. Schroda	6597	40. Obornik	4007
19. Samter	6423		
20. Kolmar	6350	41. Bentschen	3905
21. Wongrowitz	6040	42. Schmiegel	3872

[1]) Statistisches Jahrb. für den preuß. Staat 5. Jahrg. 1907, Berlin 1908.

43. Wollstein	3692
44. Buk	3672
45. Pakosch	3513
46. Exin	3370
47. Opalenitza	3310
48. Zduny	3285
49. Argenau	3135
50. Schubin	3111
51. Pudewitz	3070
52. Schwersenz	3050
53. Zirke	3024
54. Kruschwitz	2937
55. Sulmierzyce	2889
56. Kostschin	2882
57. Fordon	2785
58. Neustadt b. P.	2731
59. Pinne	2681
60. Miloslaw	2549
61. Punitz	2537
62. Kurnik	2521
63. Görchen	2472
64. Mrotschen	2427
65. Usch	2339
66. Kröben	2335
67. Adelnau	2286
68. Kobylin	2234
69. Tirschtiegel	2229
70. Lobsens	2216
71. Rakwitz	2198
72. Labischin	2187
73. Czempin	2153
74. Bojanowo	2106
75. Borek	2086
76. Samotschin	2005
77. Budsin	2003
78. Bomst	1985
79. Neutomischel	1985
80. Betsche	1902
81. Jutroschin	1896
82. Janowitz	1890
83. Margonin	1869
84. Wielichowo	1829
85. Grabow	1806
86. Kletzko	1780
87. Moschin	1751
88. Pogorzela	1732
89. Unruhstadt	1695
90. Witkowo	1685
91. Dolzig	1661
92. Blesen	1634
93. Zerkow	1631
94. Kriewen	1576
95. Storchnest	1562
96. Stenschewo	1547
97. Raschkow	1540
98. Wirsitz	1533
99. Obersitzko	1521
100. Mur.-Goslin	1514
101. Schwetzkau	1505
102. Mixstadt	1468
103. Sandberg	1419
104. Santomischel	1401
105. Brätz	1385
106. Schwarzenau	1378
107. Sckokken	1362
108. Wissek	1352
109. Gembitz	1329
110. Sarne	1321
111. Dobrzyca	1309
112. Bnin	1273
113. Bartschin	1254
114. Mietschisko	1201
115. Rothenburg	1187
116. Powidz	1136
117. Reisen	1123
118. Ritschenwalde	1122
119. Scharfenort	1069
120. Neustadt a. W.	1067
121. Gollantsch	1036
122. Friedheim	1011
123. Xions	898
124. Baranow	877
125. Netzwalde	856
126. Jaratschewo	850
127. Kopnitz	850
128. Rogowo	841
129. Gonsawa	827
130. Schlichtingsheim	748
131. Mieltschin	461

Tabelle III.

Die mittelalterlichen Städtegründungen auf dem Boden der Provinz Posen.

(Vgl. dazu Karte I und II.)

A. Im 13. Jahrhundert.

I. Landesherrliche Städte.

1.	Gnesen	vor 1243
2.	Powidz	1243
3.	Kotschin	1251
4.	Posen	1253
5.	Kletzko	um 1250
6.	Schrimm	1253
7.	Meseritz	vor 1259
8.	Exin	1262
9.	Pudewitz	vor 1266
10.	Wronke	vor 1279
11.	Rogasen	1280
12.	Zerniki	vor 1298
13.	Schwerin	vor 1296
14.	Nakel	1299
15.	Bentschen	vor 1311
16.	Fraustadt	vor 1273
17.	Argenau	vor 1287
18.	Hohensalza	vor 1267

II. Geistliche u. adlige Städte.

19.	Zduny	1267
20.	Buk	vor 1289
21.	Kriewen	vor 1270
22.	Schwetzkau	vor 1302
23.	Jarotschin	vor 1257
24.	Gostyn	1278 ?
25.	Dubin	1284 ?
26.	Netzwalde	1299

B. Bis etwa 1340.

27.	Moschin	1302
28.	Venecia (Kobylin)	1303
29.	Blütenau	1326 ?
30.	Schulitz	1325
31.	Kosten	vor 1310
32.	Priment	vor 1311
33.	Grätz	vor 1303
34.	Punitz	vor 1309
35.	Neustadt a. W.	vor 1312
36.	Koschmin	vor 1318
37.	Kiebel	vor 1327
38.	Znin	vor 1338

C. Unter Kasimir d. Gr. entstandene Städte.

39.	Bromberg	1346
40.	Mixstadt	um 1350
41.	Gembitz	vor 1370
42.	Obornik	vor 1339
43.	Schroda [1])	vor 1370
44.	Smoguletz	1335
45.	Ruda	1337
46.	Targowa Gurka	1343
47.	Pakosch	1359
48.	Schokken	1367
49.	Zirke	vor 1388
50.	Dolzig	1359
51.	Crone (Byszewo)	1368
52.	Strelno	vor 1356
53.	Wreschen	vor 1357
54.	Labischin	vor 1369
55.	Lekno	vor 1370
56.	Wongrowitz	vor 1381
57.	Tremessen	vor 1382
58.	Wilatowen	vor 1388
59.	Rogowo	vor 1380
60.	Samter	vor 1383
61.	Schildberg	vor 1382

D. Die in der Zeit von etwa 1390 bis etwa 1550 gegründeten Städte.

I. Königliche Städte.

1.	Usch	1413
2.	Fordon	1424
3.	Kruschwitz	1422
4.	Adelnau	um 1400

[1]) Wahrscheinlich vor 1234; Schulte S. 271, 272, 273.

5. Bomst 1397?
6. Brätz 1428

7. Sulmierzyce 1457
8. Mietschisko 1474
9. Budsin vor 1458
10. Schneidemühl vor 1505
11. Kopnitz vor 1543

II. Geistliche Städte.

12. Mogilno 1398
13. Gonsawa 1388
14. Betsche vor 1412
15. Wielichowo 1429
16. Wallischei 1444
17. Blesen vor 1485

III. Adlige Städte.

18. Borek 1392
19. Mrotschen 1393
20. Schmiegel 1400
21. Sarne 1407
22. Grabow 1416
23. Neustadt b. P. 1419
24. Mur.-Goslin vor 1390
25. Schwarzenau vor 1390
26. Storchnest vor 1393
27. Pleschen vor 1393
28. Tirschtiegel vor 1394
29. Stenschewo vor 1394
30. Pinne vor 1394
31. Welnau vor 1395
32. Bnin vor 1395
33. Czarnikau vor 1397
34. Miloslaw vor 1397
35. Gollantsch vor 1399
36. Birnbaum vor 1400
37. Zerkow vor 1400
38. Margonin vor 1402
39. Kähme vor 1402
40. Opalenitza vor 1404
41. Ostrowo vor 1404
42. Görchen vor 1406
43. Scharfenort vor 1412
44. Krotoschin vor 1415
45. Janowitz vor 1415
46. Xions vor 1416
47. Ritschenwalde vor 1429
48. Dobrzyca um 1444
49. Lobsens vor 1438
50. Kolmar 1434
51. Raschkow 1444
52. Czempin
53. Brodnica
54. Filehne
55. Friedheim
56. Kurnik
57. Lewitz
58. Obersitzko vor 1458
59. Pogorzela
60. Reisen
61. Schubin
62. Srebrnagora
63. Stobnica
64. Wollstein
65. Jutroschin vor 1472
66. Mieltschin vor 1517
67. Lopienno 1519
68. Wissek vor 1526
69. Baranow vor 1532
70. Bartschin vor 1541

Tabelle IV.

Mittlere Wasserstände der Warthe 1848—1893.

OW. I 180.

Pegel	Winter			Sommer			Jahr		
	MNW	MW	MHW	MNW	MW	MHW	MNW	MW	MHW
Schrimm	0,24	1,24	2,83	— 0,07	0,41	1,42	— 0,11	0,82	2,84
Posen	0,46	1,60	3,71	0,23	0,73	1,78	0,18	1,16	3,71
Obornik	0,62	1,83	4,45	0,38	0,86	1,94	0,34	1,34	4,45
Schwerin	0,09?	1,18	2,62	— 0,11	0,32	1,37	— 0,17	0,75	2,62
Landsberg	0,26	1,30	2,70	0,02	0,43	1,37	— 0,02	0,86	2,72
Küstrin	0,17	1,18	2,57	— 0,16	0,40	1,54	— 0,20	0,79	2,60

OW. III 792.

Die Jahreshöchststände fielen in der Zeit von 1848—1893

in den Monat	am Pegel				
	Schrimm	Posen	Obornik	Birnbaum	Schwerin
November	1 mal	1 mal	1 mal	1 mal	1 mal
Dezember	3 „	3 „	3 „	3 „	2 „
Januar	0 „	1 „	2 „	0 „	3 „
Februar	13 „	9 „	12 „	8 „	9 „
März	21 „	20 „	18 „	19 „	20 „
April	8 „	10 „	11 „	14 „	14 „
Mai	0 „	0 „	0 „	0 „	0 „
Juni	0 „	0 „	0 „	0 „	0 „
Juli	0 „	0 „	0 „	0 „	0 „
August	2 „	2 „	1 „	1 „	1 „
September	0 „	0 „	0 „	0 „	0 „
Oktober	0 „	0 „	0 „	0 „	0 „
in den Winter	46 mal	44 mal	47 mal	45 mal	49 mal
in den Sommer	2 „	2 „	1 „	1 „	1 „

Tabelle V.

Der Frostschluß der Warthe.

Winter	Beginn des Eisstandes:	Schluß:	Dauer:
1849/50	Ende November		
1854/55	22. Januar (Birnbaum)	27. März	65 Tage
1870/71	4. Dezember	25. Februar	84 „
1876	1. Dezember	25. Februar	87 „
1886	Mitte Dezember		über 100 „
1888/89	Mitte Januar	24. März	etwa 75 „

Tabelle VI.

Die Leistungsfähigkeit der posnischen Städte im Jahre 1458.

Raczynski 1 Nr. 129.

„Sequuntur civitates et oppida regales spirituales et nobilium omnium terrarum majoris Poloniae per dominos in conventione Sredensi (Schroda) taxatae pro expediendis peditibus pro ferendo subsidio castro Marienburg“ etc.

1. Posen	60	5. Koschmin	20	10. Rogasen	15
		6. Hohensalza	20	11. Meseritz	15
2. Kosten	40	7. Schrimm	20	12. Gostyn	15
		8. Schroda	20	13. Buk	15
3. Gnesen	20			14. Wreschen	15
4. Fraustadt	20	9. Obornik	15	15. Znin	15

16. Pudewitz 15

17. Samter 12
18. Neustadt b. P. 12
19. Grätz 12
20. Pleschen 12

21. Usch 10
22. Wronke 10
23. Storchnest 10
24. Krõben 10
25. Dolzig 10
26. Kriewen 10
27. Schwetzkau 10
28. Kletzko 10
29. Tremessen 10
30. Gembitz 10
31. Kobylin 10
32. Neustadt a. W. 10
33. Jarotschin 10
34. Lekno 10
35. Wongrowitz 10

36. Punitz 8
37. Borek 8
38. Stelno 8
39. Mrotschen? 8

40. Schmiegel 7

41. Czarnikau 6
42. Zirke 6
43. Pinne 6
44. Schwerin 6

45. Pakosch 6
46. Exin 6
47. Margonin 6

48. Birnbaum 4
49. Reisen 4
50. Bentschen 4
51. Kiebel 4
52. Sarne 4
53. Wallischei 4
54. Wollstein 4
55. Scharfenort 4
56. Betsche? (Clopa) 4
57. Moschin 4
58. Miloslaw 4
59. Schwarzenau 4
60. Görchen 4
61. Zerniki 4
62. Labischin 4
63. Adelnau 4
64. Pogorzela 4

65. Stobnica 3
66. Kähme 3
67. Bnin 3
68. Czempin 3
69. Schokken 3
70. Schrodka 3
71. Kostschin 3
72. Kaźmierz 3
73. Kruschwitz 3

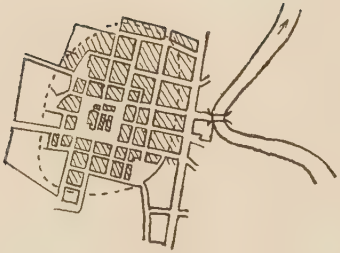
74. Ritschenwalde 2
75. Tirschtiegel 2

76. Priment 2
77. Wielichowo 2
78. Ostrowek 2
79. Schubin 2
80. Netzwalde 2
81. Janowitz? 2
82. Blütenau 2
83. Wilatowen 2
84. Rozdrażewo 2
85. Mur.-Goslin 2
86. Krotoschin 2
87. Zduny 2
88. Kolmar 2
89. Mogilno 2
90. Argenau 2
91. Modrze 2
92. Kurnik 2

93. Filehne 1
94. Opalenitza 1
95. Dubin 1
96. Brodnica 1
97. Bythyn 1
98. Lewitz 1
99. Srebruagora 1
100. Lobsens 1
101. Dobrzyca 1
102. Potarzyce 1
103. Zerkow? (Luthynia) 1
104. Karmin 1
105. Raschkow 1
106. Grabow 1
107. Obersitzko 1

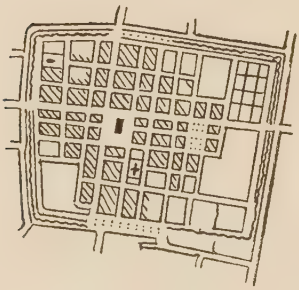
Nördliches
Hügelland
Kujawien
Zwischen-
stromland
Ostposnisches
Seenland
Westposnisches
Waldland
Südposnische Hochfläche
Schildberger
Höhenzug

Skizze 1.



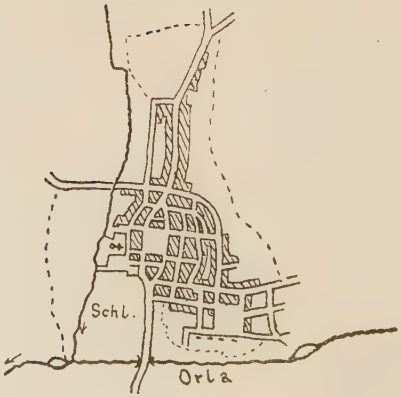
2. Alt-Posen

3. Schroda



4. Rawitsch

5. Schwerin

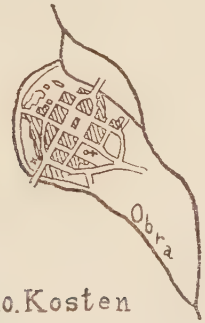


6. Koschmin

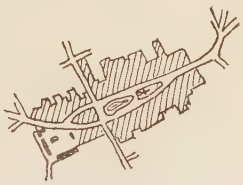
7. Birnbaum

8. Punitz

9. Fraustadt



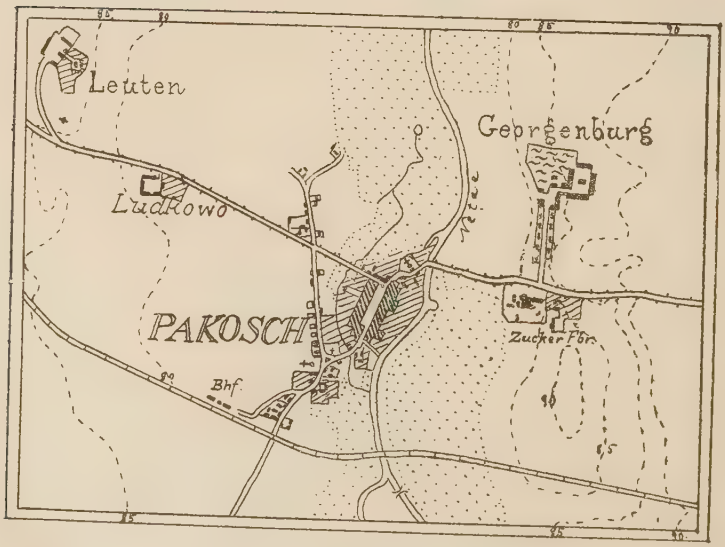
10. Kosten



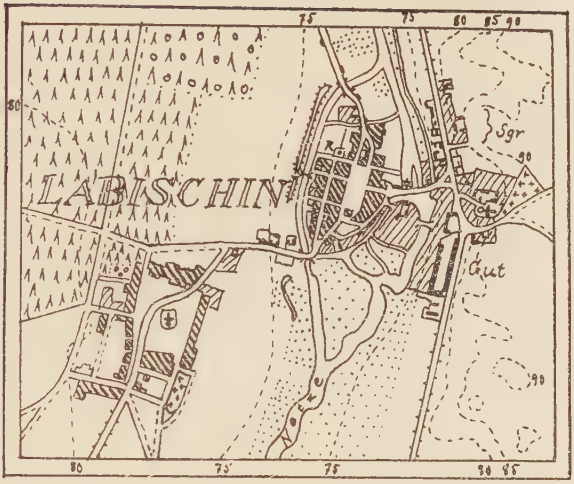
11. Dorf Poppe

12. Krotoschin

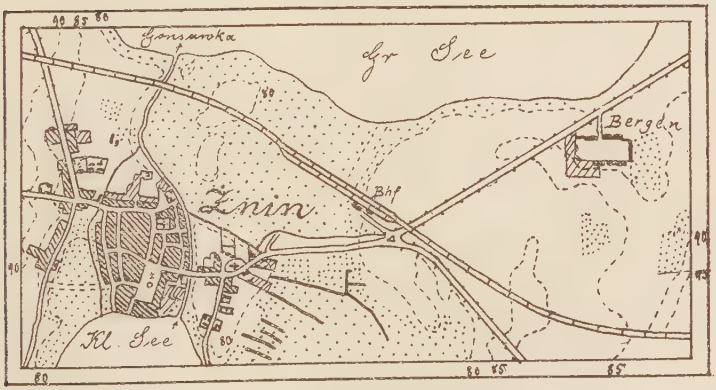
13. Ostrowo



Skizze 14.

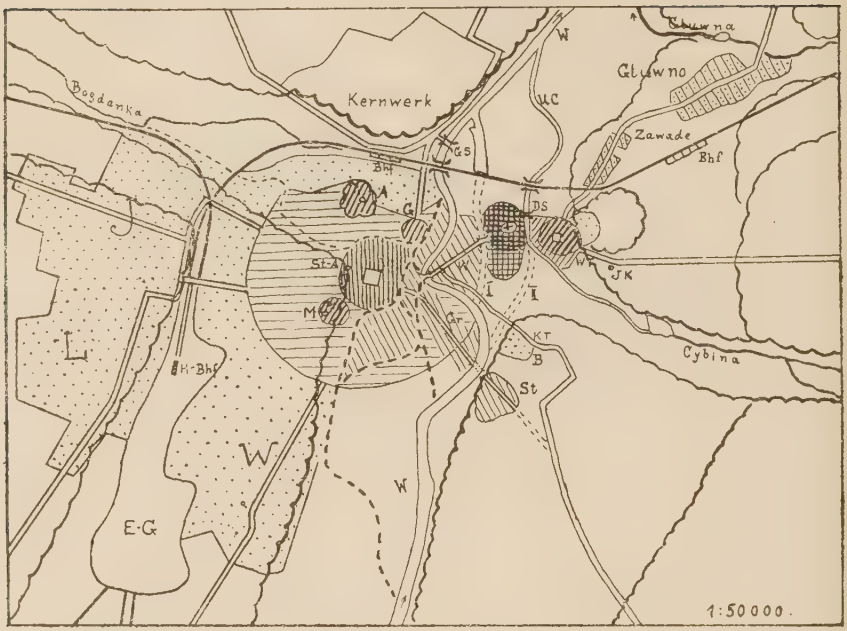


Skizze 15.



Skizze 16.

17. Die räumliche Entwicklung Posens.



Ältester Stadtteil, Dominsel

Die alte deutschrechtl. Stadt und die vor 1253 vorh. Teile

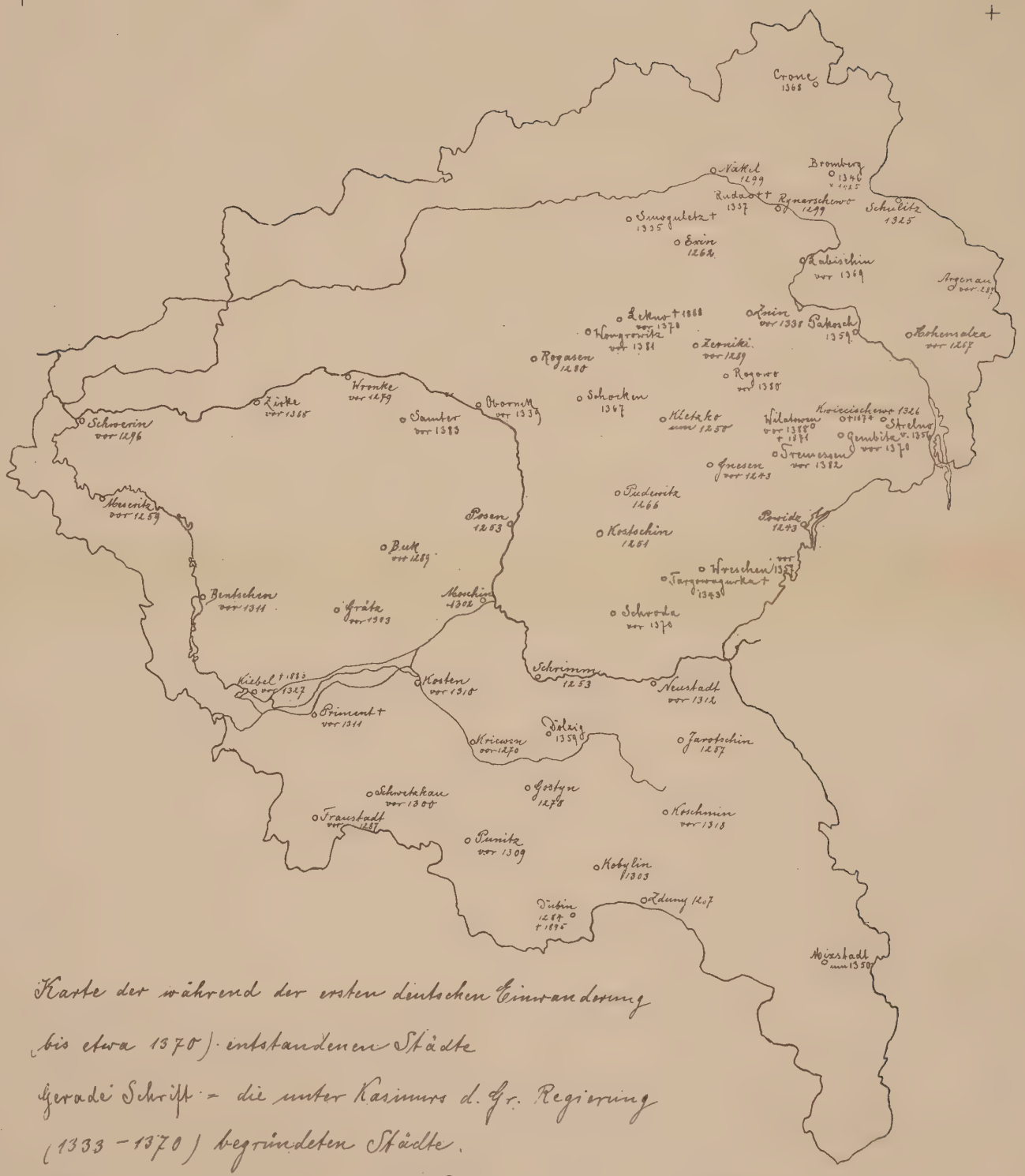
Die 1253 gegründete deutschrechtliche Stadt

Nach 1253 im Mittelalter entstandene Teile

Die im 19. Jahrh. entstandene Neustadt

Die am 1. April 1900 eingemeindeten Vororte

J = Jersitz
L = St. Lazarus
W = Wilda
W = Warthe
- - - - = Ehemalige Flußarme
I = erster Vorflutgraben
II = zweiter „
UC = untere Cybina
GS = Große Schleuse
DS = Dom-Schleuse
A = Adalbert-Kirche
G = Gothard-Kirche
Gr = Grabenstraße
B = Berdychowo
KT = Kalischer Tor
M = Martin-Kirche
St = Städtchen
W = Wallischei
WT = Warschauer Tor
E-G = Eisenbahn-Gelände
JK = Johannes-Kirche
St-A = Staats-Archiv



Karte der während der ersten deutschen Einwanderung (bis etwa 1370) entstandenen Städte

Gerade Schrift = die unter Kasimirs d. Gr. Regierung (1333–1370) begründeten Städte.

Mit einem † sind die später zu Dörfern gewordenen Städte bezeichnet.

†† = verschwundene Stadt.

Karte der in dem Zeitraum zwischen der ersten und der zweiten deutschen Einwanderung entstandenen Städte.

Liegende Schrift = adligen Grundherren gehörige Städte.

Mit einem † sind die später zu Dörfern gewordenen Städte bezeichnet.